**Marius Oprea - *Ascensiunea lui Traian Basescu***

Începînd cu această săptămînă, revista Observator cultural publică ample fragmente din cartea lui Marius Oprea intitulată Ascensiunea lui Traian Băsescu. Peste tot în lume, biografiile preşedinţilor stîrnesc un imens interes, cărţile consacrate principalilor lideri politici dintr-o ţară fiind bestselleruri, cu priză atît la lumea politică, precum şi la lumea culturală.

Iată că istoricul Marius Oprea, cu acribie, fluenţă şi talent, se încumetă să scoată la lumină o biografie a preşedintelui Traian Băsescu. Gestul său umple un gol de informaţie şi de interpretare – uneori, legenda a fost mai puternică decît realitatea. Mai mult, cartea explică diverse zone de penumbră din biografia preşedintelui.

Sîntem convinşi că volumul va avea destinul unei cărţi de excepţie. În cele cîteva săptămîni în care vom publica ample fragmente, sperăm că viitorul volum va căpăta vizibilitate, va oferi o imagine caleidoscopică a unui preşedinte extrem de interesant ca personaj politic. Fragmentele pe care Observator cultural le publică pot fi citite şi ca episoade de sine stătătoare, ca bucăţi dintr-un puzzle care se reconfigurează continuu.

Facem precizarea că referinţele din carte folosesc surse deschise (ziarele vremii, emisiuni de televiziune, de radio, cărţi de istorie consacrate istoriei recente etc.). În volumul care va fi tipărit la Polirom aceste referinţe se vor regăsi. În revista noastră, acestea fie sînt incluse în text, fie au fost eliminate pentru coerenţa lecturii. (Observator cultural)

Capitolul I

**Camionul cu margarină**

În 26 mai 2005, care pica atunci într-o joi, după-amiaza de la ora 17, într-o populară emisiune, „România la raport“, realizată de Carol Sebastian la Radio Mix, se afla invitat vicepremierul conservator George Copos. La un moment dat, pe parcursul interviului, domnul Copos a devenit sentimental, povestind cum l-a cunoscut pe preşedintele României, Traian Băsescu, în 1990: „Eu ţin foarte mult

la Traian Băsescu. Vă mărturisesc cu toată sinceritatea, îl cunosc din 1990, de cînd începuse şi el cu o fabrică de înghețată. Îmi amintesc că aduceam împreună un camion de margarină şi îl împărțeam jumătate-jumătate. Traian Băsescu este un om special, este unul dintre marii lideri ai anului. Este un om foarte serios, foarte direct, este un om foarte hotărît". Au trecut cîțiva ani de la acea emisiune, de atunci lucrurile s-au mai schimbat. Camioanele de margarină nu se mai împart frățeşte. Nu cred că se mai poate spune cît de mult mai ține domnul Copos la preşedintele Băsescu, cît despre emisiunea „România la raport", ea a intrat într-un con de umbră, ca şi realizatorul ei, pentru o vreme – pînă cînd a revenit în calitate de coordonator de campanie electorală al Partidulului Democrat-Liberal. Partidul Preşedintelui. Jumătății drepte a camionului de margarină. Dar sînt şi lucruri care nu se schimbă în această ordine a lucrurilor. Unul din ele ar fi istoria în sine a acestui minunat şi teribil om, Traian Băsescu, a ascensiunii sale, care poate fi considerată, fără nici un fel de îndoială sau notă de sarcasm, drept un „succes story".

Iat-o, pe scurt, aşa cum sună ea în variantă oficială.

Traian Băsescu s-a născut la 4 noiembrie 1951 la Basarabi, un mic oraş din județul Constanța, cunoscut de arheologi pentru bisericuțele paleocreştine săpate într-un deal de cretă, la marginea sa. A fost botezat ortodox, naționalitatea declarată este cea de român, este căsătorit şi are două fete. Ca studii, sînt menționate Institutul de Marină Civilă „Mircea cel Bătrîn", Facultatea de Navigație, Secția Comercială, absolvită în 1976, şi cursurile avansate de management în transportul maritim, absolvite cu o bursă a Academiei Regale din Norvegia. Cunoaşte limbile engleză şi franceză. Activitatea sa profesională este una prodigioasă. Între 1976 şi 1981 a fost ofițer de marină, gradele III, II şi I, pe nave de mare tonaj ale NAVROM Constanța, iar între 1981 şi 1987, căpitan de cursă lungă, comandant al navelor ARGEŞ, CRIŞANA şi BIRUINȚA – cea din urmă, nava-amiral a flotei comerciale din România. Din 1987, trece „pe uscat", mai întîi ca şef al Agenției Navrom de la Anvers, din Belgia, iar din 1989, ca director general al Inspectoratului de Stat pentru Navigație Civilă din Ministerul Transporturilor, funcție în care aveau să-l găsească evenimentele din decembrie 1989. Din 1990, avansează ca subsecretar de stat şi şef al Departamentului de Transport Naval din Ministerul Transporturilor, iar în aprilie, anul următor, a fost

numit de Petre Roman ministru al Transporturilor, portofoliu pe care l-a ocupat şi în timpul guvernelor Stolojan, Ciorbea, Vasile şi Isărescu, vreme de aproape şase ani.

Ascensiunea sa este strîns legată de prezența politică tot mai activă. Din 1992, ajunge parlamentar, membru al Camerei Deputaților, ales în circumscripția Vaslui pe listele Frontului Salvării Naționale (şi nu cum greşit se menționează pe site-ul oficial „Partidul Democrat“, denumire adoptată de FSN mai tîrziu). În 1996 demisionează din Parlament, renunțînd la imunitate pentru a putea răspunde acuzațiilor de corupție în dosarul „Flota“ şi este propulsat în funcția politică de coordonator al campaniei electorale a lui Petre Roman, candidat la alegerile prezidențiale. Din 1996 pînă în 2000 îşi reocupă locul în Camera Deputaților, fiind reales în circumscripția Vaslui pe listele democraților; la fel şi portofoliul de ministru al Transporturilor. În 2000, cunoaşte un nou succes politic, fiind mai întîi ales preşedinte al organizației Bucureşti a Partidului Democrat; în iulie, acelaşi an, în urma unei campanii electorale scurte şi percutante, a fost votat de bucureşteni ca primar al Capitalei, funcție pentru care a primit, în iunie 2004, un al doilea mandat. Ascensiunea sa în ierarhia internă a Partidului Democrat a cunoscut apogeul în mai 2001, cînd a fost ales preşedinte al partidului, iar din 2003 este copreşedinte al Alianței Dreptate şi Adevăr, încheiată între Partidul Național Liberal şi democrați. La 18 decembrie 2004, Traian Băsescu, candidatul Alianței D.A., a fost ales preşedinte al României.

Aceasta este istoria oficială. Dar se ştie că pe oameni îi atrag îndeobşte micile istorii din spatele scenei, cele care, adunate, dau consistență faptelor reținute şi consemnate de istoria cea mare. Întotdeauna cronicile rețin în egală măsură atît şirul bătăliilor cîştigate, cît şi numărul ibovnicelor – cu excepția istoriilor de curte, firește, întotdeauna darnice în exemple de măreție şi mult mai discrete cu faptele care se află în spatele poveştii eroice. Dar, tocmai acestea din urmă sînt iscodite şi fascinează mai mult decît istoria în sine. Traian Băsescu nu poate face excepție şi tocmai de aceea citiți aceste rînduri. Călătoria sa spre putere, începută pe mare, continuată apoi într-un camion cu margarină, de unde a prins viteză în limuzinele ministeriale, şi-a atins ținta. Traian Băsescu e preşedintele României. Dar, totodată, a luat sfîrşit această călătorie, ceea ce atît

pe protagonistul ei, cît şi pe noi ne cam nedumereşte. Ce se va întîmpla de acum încolo? Încotro se va îndrepta pasionala vocație pentru putere a acestui fascinant om? La această chestiune nu ştim noi ce să spunem, dar a răspuns, cu ani de zile în urmă, poetul George Bacovia, cînd, fiind pus să scrie o poezie despre construirea socialismului, a rezumat un întreg proces istoric într-un vers: „cît despre ceea ce va fi, deocamdată e sublim".

Dar să ne întoarcem la Traian Băsescu şi la povestea ascensiunii sale, la chipurile ei uitate ori ascunse, care se adună toate în acest singur sens al unui destin de excepție. Chiar dacă nu este istoria eroică şi exemplară a unui erou de basm, ridicat prin calități şi eforturi proprii din praful uliței în purpura puterii, ea are farmecul ei aparte, arătînd propriile merite ale protagonistului. Aici, în Balcani, şi mai ales de două-trei sute de ani încoace, puterea are alte înțelesuri, iar căile spre ea sînt netezite prin resorturi mult mai bizantine decît am fost noi învățați, citind biografiile marilor oameni ai istoriei universale. Traian Băsescu nu este produsul unei lumi obişnuite cu eroii, ci mai degrabă al unui crepuscul comunist, marcat de haos moral şi lipsuri, de comportamente arbitrare, discreționare, de autosuficiență şi umilință acceptată, în care principalele criterii de reuşită au fost ginta şi geanta, adică al cui eşti şi pe cine serveşti. Traian Băsescu a reuşit să ajungă în vîrf folosindu-se de aceste reguli, ignorîndu-le cînd a crezut că e cazul, navigînd cu dezinvoltura celui care ştie că totul e permis, dacă vrei cu adevărat să fie, şi că dreptatea este întotdeauna de partea învingătorului. Şi a reuşit. Aceasta este povestea victoriei sale.

**Amintiri**

Nu zăbovim asupra copilăriei lui Traian Băsescu din motive lesne de înțeles; relevanța lor într-o biografie a ascensiunii politice nu este una majoră, pe de o parte, iar în ceea ce priveşte datele asupra ei, ele sînt sumare şi indirecte. Aşa că ne putem mai degrabă doar imagina cum, precum majoritatea celor de vîrsta lui din Basarabi, micul Traian savura renumiții biscuiți cu cremă „Eugenia", înghețata la cornet, renumita halva făcută de turcii din Cernavodă ori parizerul cu muştar şi pîine proaspătă, caldă, adus de tata de la Constanța. Căci micile bucurii şi supărări ale copilăriei la finele anilor '50 şi începutul anilor '60

s-au petrecut într-o familie dintr-un orăşel dobrogean, departe de muchiile tăioase ale unei epoci, în care, pentru copiii altor familii, cu părinți socotiți „duşmani ai poporului“, fericirea arăta ca o felie de pîine neagră, presărată cu zahăr. Dar familia Băsescu trăia relativ bine. Tatăl, Dumitru Băsescu, era locotenent în Regimentul 18 de Tancuri din Basarabi. Să menționăm doar că întîmplarea a făcut ca el să intersecteze marea istorie de mai tîrziu, fiind sub comanda maiorului Vasile Milea, cel care între 1953 şi 1956 a condus acest regiment. După plecarea de la Unitatea de Tancuri din Basarabi a celui care avea să devină ulterior ministru al Apărării, pentru a sfîrşi în propriul birou, împuşcat sau sinucis în împrejurările tulburi ale evenimentelor din decembrie 1989, Dumitru Băsescu a mai rămas la regiment vreme de un an şi jumătate, după care a fost transferat într-o altă unitate militară, tocmai la Iaşi. Fără îndoială, micuțul Traian nu înțelegea prea multe din rosturile plecării dintre prietenii săi de joacă din Basarabi, dar, ca orice copil, printre lacrimi a lăsat loc curiozității pentru noile locuri şi noii prieteni care îl aşteptau acolo. La Iaşi, Traian Băsescu a fost înscris în clasa I şi a început aventura cunoaşterii printre linii, bastonaşe şi literele alfabetului, alături de copii care vorbeau puțin altfel decît era el obişnuit, dar aveau aceleaşi jocuri şi acelaşi univers imaginar populat cu aceiaşi eroi ai vîrstei.

Ceea ce trebuie reținut din toți aceşti ani e că spiritul cazon, impregnat de tată în trăsăturile comportamentale ale copilului Traian, şi-a arătat mai întîi roadele în anii adolescenței, cînd acesta a optat pentru a urma studiile Facultății de Marină. Era astfel pus în practică, cu sprijinul tatălui şi peste îngrijorarea mamei, visul oricărui copil, cu atît mai mult al unuia născut la cîteva zeci de kilometri de mare – acela de a deveni marinar, mai precis ofițer de marină şi, de ce nu, cu muncă, pile şi „spirit de orientare“, poate tocmai comandant. Pînă la a pune piciorul pe o navă, drumul a fost însă lung. Se ştia, în epocă, cît de greu e să ajungi student la marină. Traian Băsescu a depăşit însă toate aceste rigori şi a ajuns să-şi vadă visul cu ochii. Din aceşti ani, datează primele informații documentare cu privire la Traian Băsescu. Ele privesc însă vocația sa de mai tîrziu pentru putere şi compromis şi arată că a acceptat o colaborare cu Securitatea.

Cum se ştie, există o cale de a face şi compromisuri fără compromitere. Dar Traian Băsescu nu a ales-o pe aceasta, ci a dus pînă la capăt devoțiunea față de un regim în fața căruia alegea să se închine, pentru a-i putea culege apoi, pe față sau pe furiş, roadele. Nici educația din familie nu îi lăsa o altă alegere, căci valorile casei gravitau în jurul valorilor oficializate ale timpului, fără ca să existe îndoială asupra rațiunilor şi acțiunilor regimului comunist. Apoi, mai era vorba şi de fructul dulce al puterii ascunse de a înrîuri destinele celorlalți, precum şi de avantajele care decurgeau dintr-o colaborare cu cei ce puteau influența un salt în carieră. Conform unui document care a fost făcut public în circumstanțele unui proces derulat în 2004 şi asupra căruia vom reveni, emis de către Unitatea Militară 01150 (Arhiva) din cadrul Ministerului Apărării Naționale, Traian Băsescu figurează în evidențele păstrate ca fost colaborator al Direcției de contrainformații militare (Direcția a IV-a din cadrul Securității), pe vremea cînd era student la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrîn".

Ce înseamnă, practic, cele de mai sus? „Colaborator" al Securității, spre deosebire de informator, era o persoană care, fără a semna un angajament şi fără a primi în mod obligatoriu un nume conspirativ, furniza de bunăvoie informații unui ofițer al Securității. Fără îndoială, la Institutul de Marină era un asemenea „ceist", cum era numit, prescurtat, ofițerul de contrainformații al unității, care monitoriza atent atît cursanții, cît şi profesorii Institutului, sub aspectul activității lor profesionale, dar, mai ales, al celui cu privire la fidelitatea față de regim. În genere, marinarii erau atent urmăriți, datorită contactelor lor implicite cu străinii, contacte asupra cărora regimul comunist din România devenise de-a dreptul paranoic, pe măsură ce Nicolae Ceauşescu lăsa deoparte orice scrupul în întărirea puterii personale şi instaurarea dictaturii. Cu atît mai mult, încă din faza de pregătire, trebuiau controlați ofițerii care aveau să îi comande. A fost sau nu studentul Traian Băsescu de la Institutul de Marină un asemenea colaborator? În orice caz, ca o primă reacție, Traian Băsescu, liderul de partid şi candidatul la Preşedinția României, nu şi-a ascuns mai întîi furia față de publicarea acestor informații despre trecutul său.

Apoi, cînd firea sa aprinsă s-a mai liniştit, a venit şi vremea explicațiilor cumpănite, Traian Băsescu explicînd că a fost nevoit ca, în anul II de facultate, la

prima ieşire pe mare, să „dea cu subsemnatul“ în faţa „ceistului“ unităţii, dar că nu şi-a turnat vreun coleg, ci doar a răspuns unor întrebări benigne, care priveau mai degrabă propria viaţă şi „orientare“, ca şi atmosfera de acasă, din familie, aşa cum, spune el, toţi colegii săi au fost siliţi să o facă. Nu a fost confirmat de vreunul dintre ei, iar în lista „colaboratorilor“ Securităţii, racolaţi cu acel prilej al verificării studenţilor din anul II de la Institutul de Marină, figurează doar numele său. Dar despre toate avatarurile relaţiilor lui Traian Băsescu cu Securitatea, despre întregul război judiciar şi mediatic declanşat pe marginea ei, într-un capitol separat. Acum, să ne întoarcem la Traian Băsescu, ca student în ultimii ani, în pragul absolvirii Institutului de Marină „Mircea cel Bătrîn“, Facultatea de Marină, Secţia Marină Comercială. Căci despre viaţa sa de student nu a vorbit prea mult, aşa cum nici colegii sau foştii săi profesori nu au făcut-o. Era, fără îndoială, fericit. Purta, în plimbările pe străzile Constanţei, costumul impecabil al studenţilor Institutului, cu mîneca sub care braţul tresălta în aşteptarea treselor de ofiţer şi sub apăsarea caldă a Mariei, o tînără şi frumoasă recepţioneră de hotel, care, în iarna anului 1975, cu puţin înaintea absolvirii Institutului de Marină „Mircea cel Bătrîn“, avea să-i devină soţie. Ne putem la fel imagina, fără teama de a greşi prea mult, ca şi cum ne-am aminti în locul său, cum purta cascheta ca într-o poză clasică, trasă şmechereşte pe o ureche. Din păcate, atît. Celelalte multe ceasuri ale acelor ani zac în penumbra în care oamenii şi istoria aruncă în fiecare zi a vieţii bucăţi mari de trecut.

**Pompierul**

În biografia sa oficială, se spune că a absolvit Institutul de Marină „Mircea cel Bătrîn“ în 1976 şi că, de la prima sa ieşire în larg, a fost ofiţer de marină „pe nave de mare tonaj“. Dar o primă „aventură pe mare“ este relatată public abia după şase ani de la primirea brevetului de ofiţer.

Prima consemnare a unui episod din cariera lui Traian Băsescu în flota comercială a României socialiste a apărut chiar în presa vremii. În revista Flacăra din 31 decembrie 1982, la rubrica „Cel mai – cea mai“, sub un titlu pompieristic, „Fapte de eroism. O navă şi un echipaj în care furtuna (şi focul) loveşte ca într-un munte“, articolul semnat de Gabriela Ştefănescu îl are ca protagonist, pe jumătatea de sus a paginii 12, pe Traian Băsescu. În aceeaşi pagină mai este

elogiat efortul țăranilor dintr-un sat din Moldova, care au îndiguit apa Jijiei, împiedicînd revărsările anuale şi „un gest de omenie“, anume fapta unui tovarăş Dumitru, aflat la cursuri de perfecționare la „Ştefan Gheorghiu“, care a returnat o geantă cu o mare sumă de bani celei care o pierduse. Dar iată ce l-a făcut pe Traian Băsescu să ajungă un superlativ al anului 1982, din perspectiva reporteriței de la Flacăra, care spune că nu a ajuns din întîmplare la Constanța. „Am dat curs unei ciudate invitații, primită prin poştă, semnată de «un grup de marinari români», ca în drumurile noastre prin Constanța să ne facem timp, dacă dorim să cunoaştem nişte oameni frumoşi, să stăm de vorbă cu comandantul navei «Crişana», Traian Băsescu.

Este, mi se spune, cel mai tînăr comandant de pe petrolierele țării, nici 31 de ani, comandant căruia i s-a încredințat, ca semn de prețuire şi încredere, a doua navă ca mărime a țării, navă al cărei echipaj atinge vîrsta medie de 27 de ani.“ Ziarista de la Flacăra a fost de îndată cucerită de marinarul cu vocea adîncă, de costumul său impecabil, de tinerețea în mod plăcut vizibilă şi datorită şepcii de comandant, înălțată peste frunte şi trasă şmechereşte pe-o ureche, aşa cum îl vedem în fotografia care însoțeşte articolul din revista Flacăra de acum 25 de ani. Aşa că a dorit să afle „mai multe despre omul Băsescu“. Gabriela Ştefănescu crede că „nu a fost deloc o întîmplare că la dumneavoastră nu au mai fost necesari cei 8 ani necesari pentru «naşterea» unui comandant de navă; că, în sfîrşit, azi sînteți comandantul celui de-al doilea petrolier ca mărime al țării, deşi, după cum spuneți, adeseori sînteți pus în situația să vă arătați brevetul pentru ca să fiți crezut, într-adevăr“.

Proaspătul comandant de pe „Crişana“ este însă modest. „M-a bucurat nespus faptul că oamenii au avut încredere în mine, numirea comandanților de nave făcîndu-se prin C.O.M. şComitetul Oamenilor Muncii – n.n.ț şi cu semnătura Navromului.“ Prin reparații „efectuate din mers“, cei din echipaj au păstrat nava în exploatare pînă la mijlocul lunii noiembrie 1982, hotărîre luată, spune comandantul Traian Băsescu, pentru că „o singură zi de scoatere a navei din exploatare înseamnă întreruperea fluxului continuu de aprovizionare a țării cu țiței, înseamnă valută pierdută“. Este menționată şi o asemenea reparație şi sînt elogiați şefii mecanici ai navei, care au economisit astfel 10.000 de dolari, cît

ar fi costat efectuarea ei într-un atelier, pe lîngă evitarea întîrzierii aferente. Traian Băsescu nu uită, în acest context, să-şi laude echipajul: „trebuie să vă spun că echipajele petroliere sînt cele mai disciplinate, cele mai bine pregătite profesional. E drept, personalitatea echipajului o formează, o modelează şi nava. Iar «Crişana», pe cît este de impunătoare, pe atît este de dotată tehnic. Furtuna loveşte în ea ca într-un munte!“. Comandantul Băsescu privea lumea, atunci, de la înălțimea navei, cît un bloc cu patru etaje, cu un sentiment de siguranță şi împlinire, spune el. „Siguranța provine din înțelegerea adîncă a nevoii vitale a aducerii la timp a țițeiului acasă.“

Mai departe, este vorba chiar despre un foc. Subiectul, miezul articolului este o anume întîmplare; căci scurta şi enigmatica scrisoare care a adus-o pe reporterița de la Flacăra în Constanța se încheia astfel: „Nu uitați să-l întrebați despre întîmplarea cu incendiul de pe nava «Argeşul», petrecută undeva, în lume, pe vremea cînd nu împlinise încă 30 de ani“. Dînd curs invitației, tovarăşa ziaristă l-a întrebat deci pe Traian Băsescu, care-i povesteşte cele întîmplate: „ne aflam într-un port, pe un mare fluviu. Descărcam naftă, produs distilat din benzină. «Argeşul» se afla în dana unei mari companii petroliere. Spre sfîrşitul descărcării, a izbucnit incendiul. Nu se ştia de la ce şi cum izbucnise. Se aflau în zonă 14 nave, sub diverse pavilioane. Ardea fluviul în plină zi“. Flăcările, povesteşte Băsescu, atingeau 40 de metri şi, în mai puțin de un minut, mai precis „în circa 45 de secunde, şi nava noastră a fost prinsă în această horă de flăcări. Mai întîi, am ordonat trecerea echipajului la posturile de manevră, cu intenția de a scoate nava din zonă. Văzînd că nu sîntem decuplați şi realizînd că nu putem pleca (s-ar fi întîmplat o adevărată catastrofă), am hotărît să rămîn cu echipajul la bord, în speranța că incendiul nu va determina explozia tancurilor de marfă ale navei şi cu intenția fermă de a stinge incendiul de pe nava noastră şi de a o salva. Echipajul a trecut deci la posturile de incendiu“. Lupta cu flăcările a durat două ore, la capătul ei echipajul de pe nava românească stingînd şi focul de la bordul unui împingător străin abandonat de echipaj şi ajuns în pupa „Argeşului“, cu tancurile de combustibil în flăcări. „Pericolul creştea alarmant. Pe de o parte, stingeam flăcările care ne cotropiseră, pe de alta, un nou generator de incendiu, adus de curent, ne amenința. A fost o luptă titanică. Întregul echipaj a rămas la posturi.“ Aceasta, cu toate că nimeni şi nimic, susține comandantul

Băsescu, nu i-ar fi acuzat dacă dădeau bir cu fugiții. „Era situația clasică de abandon a navei. Nimeni nu ne-ar fi acuzat că într-o asemenea împrejurare am părăsit nava. De altfel, toate cele 14 nave din zona incendiului au fost abandonate."

Continuăm publicarea fragmentelor din cartea lui Marius Oprea. Primul episod se încheia cu declanşarea unui incediu pe nava „Argeş". În primul episod, Marius Oprea reproduce declarațiile lui Traian Băsescu acordate revistei Flacăra în 1982. Situația nu pare să se fi întîmplat aşa cum o relata fosta revistă condusă de Adrian Păunescu şi cum mărturisea atunci Traian Băsescu. În 1998, Traian Băsescu revine cu explicații.

**Pompierul**

În realitate, povestea acestui incendiu este puțin diferită, aşa cum însuşi Traian Băsescu o corecta. S-a întîmplat la 17 ani de la evenimente, mai exact pe 23 iunie 1998, în cadrul emisiunii „Starea de veghe – În spatele uşilor închise", moderată de Sorin Roşca Stănescu, la postul de televiziune Prima TV. În emisiune s-a abordat, printre altele, subiectul colaborării lui Traian Băsescu, pe atunci ministru al transporturilor, cu fosta Securitate. Întrebat asupra tipurilor de rapoarte înaintate organelor de securitate ca atribuție de serviciu, în calitatea lui de comandant de navă, acesta a relatat cele petrecute la bordul navei „Argeş", care, spunea el, au făcut obiectul unei asemenea note-raport, înaintate Securității. Faptul, şi anume incendiul devastator pomenit în reportajul din revista Flacăra, s-a petrecut în rada portului Rouen, în iarna anului 1981. Traian Băsescu se afla, după cum a relatat, de puțin timp la comanda navei care a înregistrat o defecțiune şi un incendiu la bord, pe parcursul operațiunilor de descărcare a naftei, încărcătură puternic inflamabilă. Incidentul a dus la deversarea încărcăturii de pe navă. Dezastrul s-a produs, şi alte 38 de nave (față de 14, ale poveştii din Flacăra) aflate în rada portului francez au luat foc. Dar iată ce spunea Traian Băsescu despre cele petrecute în 1981, cînd era comandant pe nava „Argeş": „sînt cîteva episoade foarte interesante, aş spune, care au făcut obiectul de interes al organelor de securitate din România, în mod cert. Spre

exemplu, cînd eram comandant pe «Argeş», la trei luni de cînd îmi obținusem brevetul de comandant. Am luat foc în portul Rouen nu numai eu, 38 de nave au fost în incendiul din Rouen, în Franța. Nava suspectată că a generat poluarea, care a făcut ca tot bazinul portului Rouen şi Sena să fie tot o flacără pe o întindere de 3 kilometri, a fost nava mea, pentru că era nava cea mai mare din zonă şi descărcam naftă în dana rafinăriei «Shellfrançaise». Am stat acolo 28 de zile în anchetă. Legislația franceză funcționa corect. Adică nu trebuia să dovedesc eu că nu s-a produs poluarea de la mine, ci autoritățile franceze trebuiau să dovedească faptul că s-a produs poluarea de la mine. În cele 28 de zile, m-am prezentat şi la tribunal, am fost şi în ancheta organelor de justiție franceze şi, după 28 de zile, instanța s-a pronunțat că nu poate fi probată vina navei «Argeş». Am plecat, dar au rămas un litigiu, o acuzație la adresa navei, de circa 12 milioane de dolari, o cerere de daune".

Mai mult, Traian Băsescu a explicat la emisiunea respectivă că a scăpat de răspunderea presupusă de provocarea şi urmările incendiului, a modificat probele care i-ar fi putut conduce pe anchetatorii francezi la cauzele reale ale acestuia: „acum, pot să o spun public, nu mai e nici un secret, am schimbat ceva în instalație înainte să permitem accesul autorităților franceze la bord, ceea ce a făcut imposibilă demonstrația, demonstrarea vinei noastre". Întors în țară, a mai spus Băsescu, el nu putea ține incidentul secret față de Securitate: „a fost un litigiu, am explicat organelor de securitate ce s-a întîmplat cu noi acolo ş…ț. Nu puteam să nu spun care a fost realitatea, măcar armatorului şNAVROM, n.n.ț, armatorul nu puteam să mi-l mint, iar în echipaj erau destui care ştiau ce s-a întîmplat. Ar fi fost un risc pentru un comandant să nu spună cauza acelei poluări şi a dramei produse acolo. A făcut obiect de interes pentru organele de securitate acest incident, dar din punct de vedere tehnic". Raportul la Securitate, cum lasă să se înțeleagă Traian Băsescu în emisiunea de la Prima TV, a fost făcut de nevoie, atîta vreme cît „noi eram sub controlul organelor de Securitate, toți, de la ospătar pînă la comandant, prin aceea că anual primeam un aviz de navigație".

Dar de ce această recunoaştere tîrzie a culpei în ceea ce priveşte incendierea portului Rouen? Nu poate fi vorba, aşa cum consideră unii ziarişti (spre exemplu: Dan Badea, „Băsescu a incendiat Rouen-ul", în revista Bilanț,

noiembrie 2005), care au reluat povestea după ce Traian Băsescu a ajuns preşedinte, de prescrierea oricăror urmări penale sau civile ale faptei, căci, în fond, ea rămîne o faptă care nu face glorie nimănui. Motivul este unul mult mai prozaic. Fiind atunci, în 1998, de multă vreme în conflict cu lideri sindicali din navigaţie, care cunoşteau, ca mai tot personalul din flota comercială a României din anii '80, această ispravă marinărească a comandantului de pe „Argeş", Traian Băsescu a aflat de intenţia lor, de altfel materializată ulterior într-un memoriu adresat procurorului general Mircea Criste şi Ambasadei Franţei la Bucureşti, de a depune o sesizare penală, dezgropînd astfel acest subiect sensibil. Şi a făcut în aşa fel ca povestea să fie aflată mai întîi de la el, în varianta cît mai convenabilă şi onorabilă a confesiunii, lipsind de pregnanţă acuzaţiile cu privire la caracterul incriminator al faptelor. Astfel, arăta prin acest gest că nu s-a ferit să recunoască întîmplarea de la Rouen de bunăvoie, atunci cînd aceasta nu a mai putut provoca în vreun fel daune statului român. Un gest, s-ar spune, cavaleresc, de asumare chiar şi tardivă a culpei, dacă acest gest nu ar fi fost făcut sub presiunea dezvăluirii incidentului de către alţii. Dezvăluirea adevărului despre cele petrecute nu a avut consecinţe penale.

În 28 septembrie 1998, procurorul Ioan Adam, de la Secţia Urmărire Penală şi Criminalistică din Parchetul General, răspundea memoriului trimis de sindicaliştii constănţeni cu privire la întîmplările din iarna anului 1981, de la bordul petrolierului „Argeş", constatîndu-se că fapta nu este prevăzută de legea penală din România şi, în consecinţă, nu există. Cum nu mai exista pe atunci nici nava, înstrăinată într-unul dintre contractele păguboase ale PETROMIN-ului.

Dar şi în 1982 lucrurile s-au încheiat cu bine. Sîntem la finele unui an, cît s-a scurs şi de la incendiul de pe nava „Argeş". Comandantul Băsescu este relaxat şi îi răspunde reporteriţei cucerite de la Flacăra: „după «ghinionul» cu incendiul, cînd ne-am întors în ţară, întregului echipaj i s-a acordat concediu de odihnă, chiar şi celor care îl făcuseră deja. Un mod frumos, omenesc de răsplată pentru curajul cu care băieţii de pe «Argeş» s-au luptat, învingînd. Imediat după concediu, mi s-a încredinţat comanda navei «Crişana». Vă spuneam că cea mai mare parte a echipajului m-a urmat" (revista Flacăra, nr. 52/1982, 31 decembrie 1982, p. 12). Doi ani mai tîrziu, în octombrie 1984, Traian Băsescu a primit comanda petrolierului „Biruinţa", nava-amiral a flotei comerciale a României.

Recompensele arată că incidentul petrecut la Rouen a avut darul să-l avanseze. Fără îndoială, faptul de a fi evitat acuzarea navei româneşti de provocarea incendiului, foarte probabil din cauza precarității instalațiilor tehnice de la bord, deseori cîrpite, cum am văzut că relata chiar comandantul Băsescu, în cursul lungilor trasee pe mare, i-a atras admirația superiorilor, dar şi laudele celor de la Securitate. Traian Băsescu a fost socotit, după incidentul de la Rouen, un erou, mai ales în condițiile în care autoritățile române nu-şi reveniseră după un alt incendiu, un adevărat dezastru, petrecut cu trei ani în urmă, care a produs imense pagube financiare şi a îndoliat flota comercială a României.

În noaptea de 14 spre 15 noiembrie a anului 1979, la 5 dimineața, o cablogramă primită la NAVROM din partea autorităților navale turce anunța că petrolierul „Independența“, nava-amiral a flotei comerciale româneşti, avînd la bord peste 90.000 de tone de țiței încărcat în Libia, cu care se îndrepta spre Constanța, s-a scufundat în strîmtoarea Bosfor, în urma unei coliziuni cu un vas grecesc de tonaj mediu. Era un dezastru: petrolul scurs din tancurile vasului ardea pe mare şi avea să ardă aşa vreme de o lună, iar uriaşa navă, ruptă în două de explozii, se aşezase pe fundul puțin adînc al mării. Suprastructura rămasă la suprafață era contorsionată de temperatura incendiului izbucnit, care topise metalul. Forța exploziilor spărsese geamurile mai multor clădiri de pe malul mării, iar norii de fum au fost multă vreme vizibili de departe, marcînd locul tragediei. După cum s-a stabilit ulterior, de către un tribunal turc, vina pentru coliziune a aparținut, în proporție de nouă zecimi, comandantului neexperimentat al cargoului grecesc. Dincolo de consecințele grave în plan material pentru statul român, care pierdea astfel nava-amiral a flotei sale comerciale, aflată abia la al 19-lea voiaj, în cel de-al doilea an de exploatare, dimensiunile umane ale tragediei i-au marcat atunci pe toți marinarii flotei române. „Independența“ se afla în acea noapte sub comanda unui tînăr ofițer, de 35 de ani, Mihai Dorinel, care a pierit în dezastru, după ce a încercat, realizînd urmările coliziunii şi ale incendiului care i-a urmat, să-şi determine echipajul să părăsească vasul. Doar trei dintre cei ce s-au încumetat, încă din primele momente, să sară de la o înălțime de 16 metri în mare, s-au putut salva. Restul echipajului, 42 de oameni, au pierit arşi, zdrobiți de suflul exploziilor, sau înecați într-o mare de petrol în flăcări. Povestirile supraviețuitorilor au fost terifiante, iar

jalea şi doliul au cotropit portul Constanța, pe măsură ce cadavrele recuperate ale echipajului erau aduse acasă. 11 dintre trupuri nu au mai fost găsite niciodată . „Cei mai mulți dintre oameni au murit înainte de a sări în apă“, a povestit Dragoş Voicescu, unul dintre supraviețuitori. „Cred că au fost omorîți de suflul exploziilor, căci puțini au fost cei găsiți înecați.“

Nicolae Romulus Moise, căpitan de cursă lungă, directorul Intreprinderii de Exploatare a Flotei Maritime NAVROM, a fost şeful comisiei române care s-a deplasat la locul dezastrului: „am fost puternic afectat şi impresionat de moartea marinarilor români şi de pierderea unei asemenea nave. Imediat după stingerea incendiului, am urcat la bordul epavei. Ceea ce am văzut m-a înfricoşat. Am fost îngrozit cînd am înțeles puterea exploziilor şi intensitatea temperaturilor foarte mari care au afectat nava. Las la o parte hublourile, de exemplu, a căror sticlă era pur şi simplu topită, dar tubulatura de pe centrul navei şi o parte din suprastructuri erau transformate în cenuşă, ca şi cum nu ar fi existat. Am fost copleşit cînd mi-am imaginat grozăvia celor petrecute acolo, de felul în care au putut muri acei oameni. Nu se mai putea vorbi de noțiunea de cabine, în sensul de a intra pe vreo uşă. Pereții de tablă despărțitori nu mai existau, se topiseră efectiv pînă la pulverizare, erau aşa, doar nişte spații goale şi lugubre; ca nişte cavouri. Nu a fost găsit vreun cadavru la bordul epavei. La asemenea temperaturi degajate de puterea exploziilor şi incendiului, cu mult superioare punctului de topire a fierului, nici nu s-a mai pus problema găsirii de cadavre. Mai ales în partea dinspre prova comenzii, acolo unde a bătut focul, toate cabinele şi ce era în cabine s-au topit pur şi simplu“. Mult mai afectat a fost Constantin Preda, comandantul petrolierului „Independența“, care se afla la țărm, în concediu în timpul acestui ultim voiaj al navei sale, şi îi lăsase comanda secundului Mihai Dorinel. El a fost trimis să identifice cadavrele echipajului: „în țară am trimis 31 de sicrie. Alți 11 oameni au fost dați dispăruți, fie că au fost pulverizați de explozii, fie că nu au mai fost găsiți în urma operațiunilor de căutare. În plus, s-a pierdut întreaga navă şi toată încărcătura. Au rămas atîtea familii îndoliate şi atîția copii orfani. Cred că eu am murit şi înviat pentru fiecare dintre cei 42 de oameni morți, pentru fiecare mamă, soție, frate şi soră, pentru fiecare copil orfan [...]. Cu ce au greşit oamenii aceia ca să moară atît de groaznic? Vă-nchipuiți? Va înțelege cineva cum s-a murit acolo? ş...ț Am găsit şi recuperat un ceainic şi o

ceaşcă de alpaca, cu care bucătarul navei avea o plăcere deosebită să-mi servească ceaiul. Am recuperat şi limba clopotului de pe navă".

Era cam tot ce rămăsese din nava-amiral a flotei comerciale româneşti, în afară de durerea a 42 de familii îndoliate şi deruta autorităților navale române, care şi-au revenit cu greu din pierderea suferită. Toate mărturiile de mai sus au fost consemnate la 20 de ani de la tragicele evenimente. Atunci, în 1979, în secretomania lor absurdă, autoritățile române au decis să păstreze tăcerea asupra dezastrului. Pînă şi numele navei, „Independența", a dispărut de pe macheta uriaşului petrolier din holul Întreprinderii NAVROM. România socialistă trebuia să înregistreze numai succese. Pierderile, chiar şi morții, treceau sub tăcere.

Acestea sînt deci circumstanțele care explică modul în care autoritățile române au privit fapta lui Traian Băsescu de la Rouen. Nu numai că a reuşit să stingă propriul petrolier, la bordul căreia izbucnise un incendiu, şi să îl salveze, chiar dacă a pierdut o mare cantitate a încărcăturii, deversate în apă. Iar dacă astfel a incendiat celelalte nave din rada portului Rouen conta mai puțin, atîta vreme cît a reuşit să scape cu fața curată din ancheta autorităților franceze care au investigat cauzele dezastrului. S-a decis, foarte probabil încă de atunci, că Traian Băsescu merită, într-adevăr, să devină „cel mai" din flota comercială a României socialiste, primind chiar aviz să poată povesti pentru presa socialistă, dar cu măsură (fără a da detalii despre locul şi data incidentului), despre faptele sale la cîrma navei „Argeş".

Recompensarea lui şi a echipajului de pe „Argeş" erau un semn al proclamării oficiale a nevinovăției lor în provocarea incendiului din portul Rouen. Consecințele, în cazul dovedirii culpei, ar fi putut să fie dezastruoase pentru armator (NAVROM) şi proprietar, care era statul român: fie plata a 12 milioane de dolari, fie arestarea navei, în condițiile în care nu trecuseră nici doi ani de la pierderea tragică a „Independenței", nava-amiral a flotei comerciale a României. Şi, să nu uităm, prioritatea economiei socialiste era atunci obținerea, şi nu pierderea de valută, căci Nicolae Ceauşescu îngropa deja fiecare dolar în Canalul Dunăre – Marea Neagră şi la temelia Casei Poporului, a cărei transformare din proiect faraonic în realitate tocmai începuse, prin demolarea unui întreg cartier al Bucureştiului.

**Milionarul**

Recompensele de care s-a bucurat Traian Băsescu au venit repede. Mai întîi, i le-a oferit viața. În 6 decembrie 1975, cu puțin înainte de plecarea în primul său voiaj pe mare, s-a căsătorit cu Maria Andruşca, fiica unui fost subofițer din trupele de securitate, devenit ulterior şef de post de Miliție. Făcînd o paranteză aici, mediul familial în care a trăit Traian Băsescu poate explica marea sa simpatie pentru haina militară. Insuflat mai întîi de tată, ofițer în armată, apoi sporit de propria opțiune, de a îmbrăca uniforma de ofițer de marină, spiritul său cazon se putea consolida şi în compania socrului. Intrat în Jandarmeria română înainte de război (la izbucnirea celui de-al doilea război mondial, în 1939, era, la 20 de ani, elev la Şcoala de subofițeri de jandarmerie de la Drăgăşani), Gheorghe Andruşca a reuşit să se mențină şi după epurarea acesteia de către comunişti, intrînd în rîndul nou-createlor Trupe de Securitate (care au avut un rol activ şi nefast în impunerea forțată a colectivizării, ca şi în alte acțiuni represive). A ajuns apoi şef de post de miliție la Cajvana, în județul Suceava, unde localnicii îşi amintesc despre „dom' şăf" că i-a băgat la colectiv, că „era iute la mînie şi avea pică pe chiaburi". La 87 de ani, cînd a participat la festivitățile de Ziua Jandarmeriei, fiind socotit veteran al Jandarmeriei sucevene, Gheorghe Andruşca s-a dovedit a fi un bătrîn credincios, după datină, cerînd dezlegare preotului atunci cînd a fost să ciocnească un păhărel de țuică, la acel ceas aniversar. Dar să ne întoarcem la familia Băsescu.

La mai puțin de doi ani de la căsătorie, soția, Maria, i-a oferit lui Traian Băsescu o primă bucurie în 1977, cînd s-a născut primul lor copil, o fată botezată Ioana. Trei ani mai tîrziu, a venit pe lume cel de-al doilea copil al familiei Băsescu, tot o fată, Elena. Şi aici închidem capitolul asupra vieții de familie a lui Traian Băsescu, din respect pentru spațiul privat, în care pînă şi istoria trebuie să privească cu pudoare.

Bucuriile vieții de familist au fost completate de recompensele materiale de care Traian Băsescu a avut parte din plin. Aşa cum deseori a mărturisit-o, „a dus-o bine" în timpul regimului comunist, fie de pe urma misiunilor pe mare, fie ca reprezentant al NAVROM la Anvers. „Domnule, eu am avut bani, slavă

Domnului, ca lup de mare, am avut bani şi înainte de Revoluție, cît am lucrat in Belgia, deci eu am venit în politică cu Audi 80“, se mîndrea Traian Băsescu într-un interviu din Academia Cațavencu, ironizîndu-şi totodată adversarii politici. „Să limpezim lucrurile. Năstase a venit în politică în Trabant. Pe bune, uite, Năstase a intrat în politică cu Trabantul, şi ăla, din orgoliu nemăsurat, l-a vopsit în negru, să pară Ceaika. În ziua Revoluției, eu aveam Audi 80, el un Trabant.“

Şirul recompenselor primite pentru activitatea sa în marină a început cu un apartament, primit încă pe cînd era ofițer, pe 10 ianuarie 1980, prin repartizare din lista alocată Întreprinderii de Exploatare a Flotei Maritime NAVROM Constanța. La acea dată, familia Băsescu „se compunea“ din „soț, soție şi un copil“, Ioana Băsescu, dar i s-a repartizat un apartament cu 4 camere plus dependințe, situat în Aleea Zmeurei nr. 2, bl. U, sc. A. I s-a făcut, fără îndoială, un mare favor, căci repartizarea a încălcat normele legale în vigoare la acea vreme, după care avea dreptul la doar 2 camere, avînd în vedere numărul restrîns al membrilor de familie. După 1989, mai precis în 26 mai 1992, pe cînd era ministru al transporturilor în guvernul Stolojan, Traian Băsescu a cumpărat apartamentul respectiv, pe baza contractului nr. 1415, achitînd pe loc suma de 140.000 de lei; cam 630 de dolari, la vremea respectivă.

Blocul de pe Aleea Zmeurei în care a locuit familia Băsescu este unul „destul de cenuşiu“. Vecinii lui Traian Băsescu, deşi acesta nu mai locuieşte de ani buni acolo (iar apartamentul cu 4 camere a fost trecut din 1999 pe numele fiicei sale, Ioana), sînt discreți. „Mai vine şi el pe aici, dar rar“, spune o vecină, scuturînd o pătură de la balcon. Înăuntru, pe casa scărilor, „termopane, scara e curată, opt din cele zece uşi sînt metalice“. Ziaristul care încearcă să reconstituie un crîmpei din viața de aici a cuplului Băsescu este refuzat ferm de o altă vecină: „n-o să vă spună nimeni nimic! Scrieți că e cel mai cumsecade vecin! Atît!“. Dar un vecin absent. Administratorul blocului se arată ceva mai generos cu informațiile: „colocatar bun, plăteşte dările regulat ş...ț. De fapt, vine un vecin, că ei apar doar vara, la plajă“. Sînt confirmate şi „activități colaterale“ navigării pe mare ale lui Traian Băsescu, care i-au rotunjit substanțial veniturile înainte de 1989: „Da, aducea țigări, blugi ş...ț. Ce să zic, mă mai întreabă lumea cum e să fiu vecin cu el, dar ce să le spun? ş...ț Păi, ce să ne facă, măi, să ne zugrăvească el?“. Omul are dreptate. Pe Aleea Zmeurei, rămîne o uşă metalică închisă peste

poveşti vechi, acoperind în penumbra unui apartament nelocuit în cea mai mare parte a anului istoriile unei familii şi preistoria unei cariere politice. Apartamentul din Constanța a mai jucat un rol activ în viața lui Traian Băsescu o singură dată după plecarea sa spre Bucureşti, în marşul de cucerire a Capitalei şi a întregii Românii. În anul 1996, acesta a girat cu el un împrumut de la Banca Agricolă al fratelui său, Mircea, împrumut despre care vom mai vorbi.

Dar apartamentul cu 4 camere primit în 1980 de la NAVROM este doar o mică parte a recompensei. Traian Băsescu, după cum însuşi spunea, a cîştigat bani. Foarte mulți bani. În iulie 2002, în contextul în care în presă au apărut informații care arătau că a investit brusc 2 miliarde de lei, cumpărînd un teren şi un autoturism Mercedes, declara că pînă în 1990 adunase pe carnete CEC 1.000.000 de lei. O sumă impresionantă pentru orice român care cunoaşte valoarea banului în anii comunismului, precum şi cît de greu se cîştigau de către cei mulți. Dar, cum însuşi Traian Băsescu lasă să se înțeleagă, el se număra printre aleşi, printre favoriții sorții: „pe mine m-a găsit Revoluția cu bani. După 12 ani de serviciu pe mare, după 3 ani de serviciu în Belgia, eram un om care cîştigase bani mulți ş...ț. Dacă mă căutați la CEC în vremurile acelea, vedeați că aveam 1.000.000 de lei ş...ț. Deci nu m-a găsit Revoluția sărac! Eu, înainte de a-mi cumpăra Mercedesul, am avut trei maşini Audi“ – declara Băsescu, în iulie 2002, pentru Jurnalul Național. La acest milion se adaugă, după cum tot el avea să precizeze într-o altă declarație publică, o sumă mare în valută, şi anume 60.000 de dolari. Nu mai cunoaştem pe nimeni care se poate lăuda că acumulase, la vedere, fără teamă de vestita Lege 18 a cîştigurilor ilicite, o asemenea avere. După cum se ştie, spre exemplu, Elena Ceauşescu, căreia i s-au făcut publice economiile păstrate pe libretele CEC care i-au fost confiscate în aprilie 1990 de statul român, avea cu puțin mai mult de un sfert din banii lui Traian Băsescu, şi anume 270.000 de lei.

Pe lîngă milionul de la CEC şi cei 60.000 de dolari, despre care nu a precizat în ce formă au fost „economisiți“ (fiind greu de crezut că autoritățile comuniste i-ar fi permis un cont în valută de asemenea dimensiuni), Traian Băsescu şi familia sa mai adunase încă aproape 1.000.000 de lei, adică, mai precis, echivalentul a 895.000 de lei, în bunuri de valoare. Astfel, într-o declarație

de avere, specifica drept valori dobîndite în perioada 1975-1989 bijuterii (cercei, brățări, lănțişoare etc.) în valoare de 20.000 de dolari, precum şi ceasuri şi brichete în valoare de 35.000 de dolari. De asemenea, el a mai declarat tablouri în valoare de 17.000 de euro, dobîndite începînd din 1985. Deci, după propriile-i declarații, Traian Băsescu poate fi socotit, fără îndoială, printre cei mai bogați oameni din România socialistă. Economiile sale totalizau în jur de 2.800.000 de lei. Cel puțin după carnetele CEC, valută, bijuterii, ceasuri, brichete şi tablouri, după cum însuşi declară, era de peste zece ori mai bogat ca Elena Ceauşescu. În cei 13 ani şi 4 luni de muncă, pînă în decembrie 1989, a pus deoparte, după o socoteală simplă, în medie 561 de lei în fiecare zi, inclusiv în perioadele de concediu, 17.500 de lei pe lună, 210.000 de lei pe an. Acestea sînt doar economiile realizate de familia Băsescu înainte de 1989, după propriile declarații ale lui Traian Băsescu. Dacă la suma declarată a economiilor familiei adăugăm cheltuielile curente ale acesteia, calculate la limita de jos a modestiei, la circa 3.000 lei pe lună, se adaugă, la banii declarați drept economii încă 480.000 de lei. Ajungem deci la 3.280 milioane de lei venit net, adică aproape 822 de lei pe zi, 25.000 de lei pe lună, 300.000 de lei pe an, pentru fericiții locuitori ai apartamentului cu patru camere din Aleea Zmeurei, pentru întreaga perioadă scursă de la data în care capul familiei Traian Băsescu îşi lua în primire brevetul de ofițer şi pînă la ziua în care Nicolae şi Elena Ceauşescu îşi luau zborul de pe clădirea Comitetului Central al Partidului Comunist Român din Bucureşti. Un partid darnic cu domnul Băsescu, ceea ce explică greutatea cu care acesta, ajuns preşedinte al României, s-a lăsat convins să condamne regimul comunist în care, în mod justificat şi sincer, spunea că a dus-o bine. Mai mult decît bine. Este lesne de înțeles, dacă e să ne aducem aminte că o franzelă costa 3,50 lei, un kilogram de carne de porc era 35 de lei, unul de salam de vară, 64 de lei, un litru de ulei sau un kilogram de zahăr, mai puțin de 10 lei. Atunci cînd se găseau. Dar este greu de presupus că, avînd parte de atîția bani, familia Băsescu a stat la coadă ori s-a „bucurat“ de politica „judicioasă“ de „raționalizare“ a hranei. Cum spunea o lozincă a Frontului Salvării Naționale, partidul care a fost trambulina politică a lui Traian Băsescu, el „n-a mîncat salam cu soia“.

Comparativ cu aceste venituri, ca profesor stagiar (de istorie), autorul acestor rînduri avea un salariu lunar de 2.164 de lei. Un prieten, inginer

petrolist, la încheierea celor trei ani de stagiu, cîştiga 2.560 de lei pe lună. Salariul mamei, muncitoare textilistă necalificată, cu peste 20 de ani vechime, era de 2.644 de lei. Un lector universitar ajungea la 3.000 de lei lunar net, iar un şef de catedră universitară, cu vechime şi maximul de titluri academice, la 6.200 de lei. La palierul cel mai de jos în România socialistă, un cooperator nu cîştiga pe lună, în cazurile cele mai bune, mai mult de 800 de lei pentru zilele-muncă prestate (mai puțin decît Traian Băsescu într-o zi). Un muncitor sezonier, fără calificare, la plata cu ora, primea (după grilele de salarizare ale epocii) exact 6 lei şi 8 bani pe oră. Pentru a realiza veniturile lui, un asemenea muncitor ar fi trebuit să muncească peste jumătate de milion de ore, adică nu mai puțin de 22.452 de zile şi nopți, iar o sumă similară numai cu aceea economisită de Traian Băsescu în acei ani ar fi fost obținută de autorul acestor rînduri prin predarea istoriei Republicii Socialiste România, neîntreruptă, fără vacanțe, vreme de 108 ani şi 4 luni.

În episodul publicat săptămîna trecută, Marius Oprea a prezentat sumele pe care le cîştiga Traian Băsescu în vremea regimului comunist. La CEC avea 1.000.000 de lei şi economisise 60.000 de dolari. În acest episod, istoricul Marius Oprea descrie activitatea de comandat de navă a lui Traian Băsescu din 1981 şi pînă în 1985.

Cît cîştiga, de fapt, oficial, într-o lună, într-un an, ofițerul, mai apoi comandantul şi, mai apoi, şeful de reprezentanță comercială Băsescu? Un calcul nu este greu de făcut şi arată venituri legale de 1,3 milioane pentru perioada 1976-1989, bani proveniți din surse legale de venit şs.n.ț, adică salariul corespunzător funcțiilor deținute. Astfel, între 1976 şi 1981, cît a fost ofițer maritim, gradele III, II şi I, pe nave de mare tonaj, la NAVROM Constanța, a avut un salariul mediu lunar de aproximativ 3.500 de lei, ceea ce ar însemna că veniturile sale totale s-au ridicat, în acei ani, la 210.000 de lei. Apoi, în perioada 1981-1987, cînd Traian Băsescu a fost căpitan de cursă lungă şi comandant de navă (pe „Argeş“, „Crişana“ şi „Biruința“), salariul său era de aproximativ de 6.000 de lei. În concluzie, cîştigurile sale în aceşti şase ani au fost de aproximativ

432.000 de lei, la care se adaugă diurna, calculată la doi dolari pe zi, presupunîndu-se nouă luni pe mare pentru fiecare an, deci 3.240 de dolari. În cea mai bine retribuită funcție, pe care a ocupat-o aproape trei ani, aceea de şef al Agenției NAVROM de la Anvers (Belgia), post ocupat în perioada 1987-1989, putem presupune că a avut un salariu comparabil cu al unui director general, care însă nu putea să depăşească 10.000 de lei lunar, la care este de presupus că se adăuga o indemnizație lunară, în valută, de aproximativ 1.000 de dolari (din revista Bilanț, nr. 14, noiembrie 2005). Veniturile sale legale, pentru cei aproape 14 ani de activitate de dinainte de 1989, nu puteau deci să depăşească, în total, 1,3 milioane de lei.

Dacă banii economisiți proveneau din activitatea sa „pe mare“, după cum a declarat în dese rînduri, şi luăm în calcul că toate cheltuielile curente lunare ale familiei Băsescu au fost suportate numai de soție, în vreme ce soțul îşi punea toți banii la CEC, strîngea valută sau cumpăra bijuterii, brichete şi tablouri, tot mai rămîne o diferență de aproape două milioane, care nu poate fi justificată altfel decît prin „activități colaterale“ aceleia de navigator, adică bişniță cu produse căutate în România (cafea, țigări, blugi, aparatură electronică, bijuterii de aur). Este însă greu de crezut că Traian Băsescu ar fi putut aduna două milioane de lei din bişniță, fizic şi practic este imposibil – ar însemna că familia Băsescu a vîndut în medie, zilnic, cîte trei cartuşe de țigări şi şase pungi de cafea, iar o dată la două zile, o pereche de blugi, fără nici un fel de oprelişti, vreme de aproape 14 ani. Ne putem astfel gîndi la existența unor venituri din alte surse confidențiale, cîtă vreme nu se regăsesc în salariile şi diurna de marinar, în veniturile de şef de agenție la Anvers şi nici măcar în ceea ce Traian Băsescu a pus deoparte din bişniță, cu toate că ultimul gen de venituri a fost probabil însemnat, după cum el însuşi recunoştea: „am fost comandant pe navă de un milion de barili, care, oriunde acosta în lumea asta, primea ceea ce se numeşte capa pentru comandant [...]. Am făcut şi buf. Am fost marinar, şi nimic din ceea ce fac marinarii nu îmi este străin“. Buful, deci, ceea ce în argoul marinarilor înseamnă bişniță, contrabanda cu mărfuri care lipseau într-o România tot mai prăfuită şi apăsată de sărăcie asigura un venit substanțial, dar probabil nu din aceste bufuri şi-a adunat Traian Băsescu milioanele, ci şi prin alte metode, mult mai la

îndemîna sa, în calitate de comandant de navă, deseori folosite pentru „umflarea“ notelor de plată ale călătoriei.

De la achiziționarea de alimente în porturi străine, de calitate inferioară, dar pentru care se plăteau prețuri exagerate, încasîndu-se comisioane grase, în colaborare cu agentul NAVROM din portul respectiv (ship-shandler). Tot în înțelegere cu agentul, nava se aproviziona cu cantități de motorină şi ulei mult mai mici, pentru care se plăteau prețuri mai mari, sau se încărcau, pe bază de comision, reparațiile efectuate – toate aceste „manevre“ erau la îndemîna comandanților de navă. Căci, numai din blugi şi alte asemenea, greu se puteau aduna milioanele, iar pentru „marfă“ e nevoie, de altfel, de bani – un cerc vicios, pe care marinarii flotei unei țări care se zbătea în sărăcie şi lipsuri şi care primeau o diurnă de numai doi dolari pe zi, trebuiau să îl stăpînească. Oricum, după celebrul Ştefănescu, zis şi „Bacchus“ – cel ce se îmbogățise între 1971 şi 1978 îndoind vinul cu apă şi realizînd ilicit din activitatea infracțională, pentru care a şi fost condamnat la moarte şi executat în 1981, nu mai puțin de 2.240.000 de lei şi ceva mai mult decît echivalentul acestor bani în aur şi bijuterii –, Traian Băsescu era cel de-al doilea milionar al României. Dar fără să aibă aceleaşi probleme în fața legii.

Aşa cum ne-o sugerează averea sa, experiența lui Traian Băsescu în afaceri „marinăreşti“ şi bişniță – despre care admite că nu i-au fost străine, dar la care trebuie să socotim că s-au adăugat şi alte venituri confidențiale, a căror sursă numai Traian Băsescu o cunoaşte – a fost una extrem de benefică pentru cariera sa viitoare. Se pregătea, încă de atunci, pentru provocările economiei de piață de mai tîrziu. Pentru a împărți, la vremea cuvenită, cu un profit bun, un camion cu margarină.

**„Biruința“**

La aproape trei ani după tragicul dezastru al navei-amiral „Independența“, survenit în noiembrie 1979, în dimineața de 13 octombrie 1982, la ora 9.15, o altă catastrofă avea să pună pe jar conducerea NAVROM. De astă dată, totul se petrecuse la doi paşi: „în condiții de mare liniştită şi vizibilitate foarte bună, petrolierul de 150.000 tdw «Unirea» s-a scufundat la circa 40 de mile marine sud-

sud-est de Cap Kaliakra, în Marea Neagră. Adîncimea apei în zona de scufundare este de circa 1.400 de metri“. Scufundarea s-a produs în urma unei explozii misterioase la bord. Din fericire, echipajul a fost salvat de două nave româneşti, „Motru“ şi „Tg. Bujor“, aflate în zonă, şi de o navă sovietică. Un elicopter bulgar a reuşit, la opt ore de la scufundarea petrolierului, să-l recupereze în viață pe ultimul marinar al echipajului. S-a înregistrat un singur mort. „Unirea“ era cea de-a doua navă din seria petrolierelor de 150.000 tdw pierdute de flota comercială a României, şi scufundarea ei a fost considerată, pe plan mondial, cea mai mare pierdere navală din anul 1982. Ca şi în cazul dezastrului din Bosfor, cînd petrolierul „Independența“ şi marinarii de la bordul său şi-au găsit sfîrşitul, Traian Băsescu a trăit din plin, ca om şi comandant de cursă lungă în flota comercială a României, tragismul acestor momente. În cazul scufundării petrolierului „Unirea“, primele informații cu privire la scufundarea navei l-au alarmat cu atît mai mult cu cît pe acest petrolier se afla îmbarcat ca ofițer Mircea Băsescu, fratele său mai mic, care îl urmase în cariera de om al mării. După scufundarea primelor două mari petroliere, „Unirea“ şi „Independența“, a apărut „Biruința“ – a treia navă, din seria de mare tonaj (tot 150.000 tdw), din dotarea flotei comeciale a României, produsă de şantierul naval de la Galați.

La lansarea la apă a „Biruinței“, se spune, după cele două nefericite întîmplări cu petroliere de aceeaşi clasă, nici un căpitan de navă n-a avut curajul să preia comanda. Traian Băsescu a fost singurul care a îndrăznit să se urce la cîrmă. Se întîmpla la doi ani de la scufundarea navei „Unirea“ în Marea Neagră şi la cinci de la tragicul sfîrşit al echipajului şi al navei „Independența“, în strîmtoarea Bosfor. Atunci, în octombrie 1984, cînd a urcat la bordul „Biruinței“, cu tresele de comandant pe umăr, a fost momentul lui de glorie ca marinar. Avea 33 de ani încă neîmpliniți. Dar, după cum mărturiseşte, acele momente erau şi unele de îngrijorare maximă, din două motive. Mai întîi, era starea precară din punct de vedere calitativ a echipamentelor navei, care, deşi abia ieşită din şantier, era cîrpită ca întreaga economie a României, care trebuia să se bazeze, conform directivelor, pe materii prime, materiale şi aparatură produsă în țară, importurile fiind drastic limitate. Se întreba, pe bună dreptate, cum avea să se descurce cu ditamai nava, fără să intre, la propriu, la apă. Apoi, mai era prezența anunțată, onorantă şi stresantă în egală măsură, într-o vizită de lucru fulger, înainte de

recepționarea uriaşului petrolier, a tovarăşului Nicolae Ceauşescu. Tînărul comandant Băsescu nu a ezitat să le spună „înaltelor personalități de partid şi de stat“, prezente la bordul „Biruinței“, cum stau lucrurile în realitate. Le-a vorbit, deci, despre navă: „m-am şi plîns şi la Ceauşescu, şi la Dăscălescu de cît de proaste erau unele echipamente“ (10 februarie 2005, interviu în Jurnalul național). Pe atunci, flota comercială a României creştea necontenit, pentru a ajunge, la finele anilor ’80, la dimensiuni impresionante în raport cu ceilalți parametri ai economiei socialiste. Ca tonaj, flota ajunsese, în preajma Revoluției, la aproximativ 17 milioane tdw, ocupînd locul 7 în lume şi depăşind ca mărime flotele unor țări precum Franța şi Germania, valoarea de piață a acesteia fiind estimată undeva între 4 şi 6 miliarde de dolari. O marjă de evaluare mare, explicabilă prin calitatea precară a navelor, care se stricau repede şi aveau termene de exploatare reduse. Din cauza creşterii „exponențiale“ a flotei României, necesarul de ofițeri specializați şi, mai ales, de C.L.C. (căpitani/comandanți de cursă lungă, în terminologia internațională) nu era acoperit de numărul cadrelor disponibile ale NAVROM, administratorul şi armatorul flotei comerciale a R.S.R. Chiar în perioada 1975-1987, anii în care Traian Băsescu a navigat ca ofițer şi comandant de navă, promoțiile Secției Civile a Institutului Superior de Marină nu mai puteau face față ritmului de creştere a numărului de nave. Tocmai de aceea, s-a apelat pentru comanda lor fie la ofițeri de marină militară, fie la avansarea rapidă a unor ofițeri tineri, eludîndu-se gradele pe care aceştia ar fi trebuit să le obțină în prealabil, într-un parcurs normal al carierei.

Acestea erau împrejurările în care Traian Băsescu ajungea, în 1981, comandant de navă, la capătul unui examen despre care se spune că a durat numai 5 minute: nu numai datorită capacităților sale şi a împrejurărilor excepționale despre care am vorbit, ci şi susținerii de care, aşa cum se spunea printre colegii săi, tînărul ofițer se bucura. Avea „pile“ şi era unul dintre cei care nu-şi puneau nici un fel de problemă în legătură cu reînnoirea carnetului de navigator, permisul de ieşire în apele internaționale, acordat practic de Securitate fiecărui marinar. După primirea brevetului de comandant, a preluat imediat cîrma navei „Argeş“, pe care a adus-o în țară grav avariată de un incendiu produs la Rouen, dar a reuşit să salveze România, prin falsificarea probelor şi

obstrucționarea cercetărilor, de la plata unor despăgubiri substanțiale în urma incidentului cauzat de starea precară a echipamentelor. Aceea a fost, de fapt, prima şi cea mai importantă dintre biruințele sale. A fost apoi recompensat şi promovat, trecînd, cum am văzut, după un concediu de odihnă, cu tot cu echipaj pe nava „Crişana“. În iunie 1984, Traian Băsescu era elogiat de organul de presă al partidului, Scînteia, sub titlul „Patru decenii de înfăptuiri revoluționare. Portul Constanța şi oamenii lui“, fiind menționat printre comandanții „a căror faimă este recunoscută pe nemărginirea albastră a mărilor şi oceanelor lumii“. Pe atunci, flota comercială a României număra 214 nave, cu o capacitate totală de 3,4 milioane tdw. Dimensiunile ei crescuseră de 30 de ori, în raport cu anul 1964, şi avea să sporească substanțial în chiar lunile următoare, odată cu „Biruința“.

Cînd a urcat la bordul ei, Traian Băsescu era deja un biruitor. Învățase regulile jocului, dar şi cît şi cum putea întinde coarda pentru a-şi mări averea şi creşte influența. La nici 33 de ani, era un om cu o foarte mare autoritate, după regulile timpului şi ale locului. Atribuțiile comandantului, căpitan de cursă lungă, făceau din el omul cel mai puternic de pe navă, putere care se răsfrîngea şi pe uscat, în porturile în care nava ancora sau în portul-mamă. Era singurul care deținea arme de foc, avînd dreptul legal de a le utiliza în apărarea vasului, ca teritoriu al României. Pe această bucată de țară, el putea să hotărască în orice problemă, fără a se consulta cu nimeni. Putea oficia căsătorii, putea aresta şi încarcera membri ai echipajului, ca să nu mai vorbim de alte sancțiuni. Era, deci, un fel de preşedinte al ei, şi chiar mai mult decît atît – era şi guvernul, şi Marea Adunare Națională. Ca semn al puterii lui supreme, comandantul avea dreptul şi puterea de a decide chiar eşuarea sau scufundarea navei. Vreme de şapte ani, cît a fost căpitan de cursă lungă, Traian Băsescu a fost despotul luminat al unei Românii plutitoare. O lecție pe care a învățat-o, care l-a pătruns pînă în cea mai ascunsă fibră a personalității lui şi care iese în fiecare împrejurare la iveală.

Cît a fost comandantul navei-amiral a flotei de petroliere a României socialiste, relațiile „de serviciu“ ale lui Traian Băsescu cu Securitatea s-au intensificat. La Întreprinderea de Exploatare a Flotei Maritime NAVROM Constanța, după revenirea din cursă, fiecare comandant trebuia să prezinte un raport de activitate (în afara „jurnalului de bord“), după care se întîlnea cu ofițerii

de securitate care răspundeau de întreprinderea respectivă. Îndeobşte, asemenea întrevederi nu erau consemnate în scris decît în rapoartele de serviciu ale ofițerului securist. Note informative scrise dădeau doar informatorii de la bordul navei. Sub acest aspect, Traian Băsescu declara, în 1992, cînd era ministru al Transporturilor şi cînd au apărut primele dezvăluiri în legătură cu colaborarea lui cu Securitatea, că nu are nimic să-şi reproşeze. Întrebat „vă temeți de publicarea dosarelor dumneavoastră de Securitate?“, el a răspuns „nu mă tem deloc. Este cel mai frumos lucru care s-ar putea face şi care ar spăla moral această națiune şs.m.ț. Aş vrea însă, dacă s-ar putea, să se dea şi cele 27.000 care sînt presupus pierdute. Mă tem că aici se va crea rezerva de cadre. Nu mă tem de nimic. Nu am nimic să-mi reproşez, asta în mod cert. Ce vă pot spune, în materie de informație, este că nu acostam cu «Biruința» fără să mi se urce Securitatea la bord şi că niciodată vreun comandant din flota română nu şi-a pîrît echipajul. A dat informații asupra modului cum i-a mers nava, ce s-a întîmplat cu nava, dar nici un comandant român nu a spus că marinarul cutare a schimbat 100.000 de lei sau că a vîndut whisky nu ştiu unde. Asta au făcut-o alții, care erau tot în echipajele noastre“.

Statutul special al uriaşului petrolier sub pavilion românesc, singurul rămas, din cele trei de categoria sa, dintr-o flotă comercială urmărită de ghinion, a dus la intensificarea măsurilor de „protecție“ a navei. Grija celor rămaşi la țărm pentru vasul din larg era una pe măsura întîmplărilor nefaste din trecut. Nu mai erau permise greşeli, nu se mai puteau întîmpla accidente. Chiar şi neprevăzutul trebuia prevăzut. Semnele acestei griji se vedeau de îndată ce nava acosta în portul Constanța, la capătul lungilor sale voiaje. „Vă pot spune că cea mai intensă perioadă în care am fost contactat de ofițeri de securitate era perioada în care am fost comandant pe petrolierul «Biruința». Primele două nave de acest tonaj (157.000 de tone) s-au scufundat“, spune Traian Băsescu despre acea perioadă. „Eu eram comandant pe cea de-a treia navă şde acest tip – n.m.ț produsă de şantierele navale româneşti. Atunci, la acostare, în afară de un reprezentant al partidului şi de ministrul adjunct de resort, mă aştepta şi un ofițer de securitate, de obicei şeful Securității din Portul Constanța“. În 18 octombrie 2006, cînd preşedintele Traian Băsescu a participat la sărbătorirea a 60 de ani de la inaugurarea clădirii Palatului Administrativ al Căilor Ferate

Române, în discursul său, remarca: „toată viața mea a fost marcată de oameni care se află acum în sală. Îl văd pe domnul ministru Bulucea, cel care a înființat Institutul de Marină «Mircea cel Bătrîn» din Constanța, al cărui student am fost. Îl văd pe domnul ministru şPavelț Aron, cel care a semnat plecarea mea la Anvers – paradoxal, nu Securitatea – cel care a semnat revenirea mea de la Anvers şi cel care a semnat numirea mea în funcția de inspector-şef al navigației civile“.

Familiar cu demnitarii comunişti, Traian Băsescu depăşise, credem, odată cu urcarea la bordului navei „Biruința“, statutul de simplu colaborator al Securității, care se presupune că l-ar fi avut în anii studenției la marină, cînd fusese racolat. Din 15 august 1979, aşa cum foarte probabil ştia, dosarul său de colaborator al Securității nu mai exista. Avea, de acum, un alt statut. Nu mai era o unealtă docilă şi temătoare a regimului, ci parte a lui. A puterii lui. Foarte posibil ca această accedere într-un nou statut să se fi petrecut încă după întoarcerea acasă a navei „Argeş“ din aventuroasa sa călătorie, care s-ar fi putut sfîrşi într-o tragedie financiară, dar şi umană, pentru flota comercială a României. Cu certitudine, în noua calitate de comandant al „Biruinței“, se bucura de toate onorurile. În presa locală de partid, cotidianul Dobrogea nouă din 7 martie 1985 îi dedica un articol pe pagina 2, intitulat „Portret de marinar. Omul potrivit la locul potrivit“: „Cu doar cîteva luni înainte de a împlini 33 de ani, Traian Băsescu primea comanda navei-amiral a Întreprinderii de Exploatare a Flotei Maritime NAVROM, petrolierul-gigant «Biruința» de 150.000 tdw, abia ieşit din şantier. Adevărată mîndrie a navaliştilor români, «Biruința» este de fapt o realizare tehnică de excepție. Ne închipuim deci că opțiunea conducerii flotei comerciale pentru ofițerul căruia să i se încredințeze sarcina şi resposabilitatea de a naviga la puntea de comandă a «Biruinței» nu era întîmplătoare. Nici faptul că, de doi ani de zile consecutiv, Traian Băsescu ocupă locul I la concursul profesional «cea mai eficientă şi îngrijită navă» nu este întîmplător. Dobrogean, născut la Basarabi, în imediata vecinătate a mării, care a manifestat o puternică atracție asupra sa, ca şi a fratelui mai mic, Mircea Băsescu (secund pe petrolierul «Banat»), actualul comandant al «Biruinței» a terminat Institutul de Marină «Mircea cel Bătrîn» în 1976. Cu excepția perioadelor de examen pentru brevet, a navigat numai pe petroliere, nave de mare tonaj, cu o fizionomie şi un specific aparte, cu un grad sporit de complexitate a tehnicii de bord, nave pe care le

îndrăgeşte. La numai 28 de ani, la doar 4 ani de la absolvirea Institutului, i se încredințează comanda (era, probabil, cel mai tînăr comandant al flotei româneşti) unui petrolier, apoi a «Crişanei», tot petrolier, de 86.000 tdw. Drumul spre puntea de comandă a «Biruinței» era trasat. Funcție în care Traian Băsescu dovedeşte acum, conducînd marea navă cu tricolor la catarg, că este omul potrivit la locul potrivit".

Interesant este că articolul nu pomeneşte numele primei sale nave, „Argeş", care, de cînd cu catastrofa de la Rouen, părea că nici nu existase în flota comercială a României. Cît despre Traian Băsescu, aşa era, într-adevăr: omul potrivit la locul potrivit. Reporterul anonim de la Dobrogea nouă nu se înşelase – în acel an, 1985, „Biruința" avea să cîştige întrecerea socialistă pe flotă. Prea tînăr pentru gustul unora, care „frecaseră puntea" ani buni înainte de a ajunge comandanți, şi prea încrezător în sine, e posibil să nu fi fost foarte iubit de colegii săi, de unde şi bîrfele pe seama sa, la care e nedemn să plecăm urechea. Dar se poate spune că, în foarte buna părere pe care o avea despre sine, el să-şi fi imaginat, probabil, că poate să facă să plutească pînă şi o cutie de conservă, în raport cu starea dezastruoasă din punct de vedere tehnic a multora dintre navele româneşti, care, întocmai ca „Argeş", puteau fi socotite doar cutii metalice plutitoare, pompos denumite „flotă comercială". Fără îndoială, avea îndemînare şi norocul nu îl ocolose deloc în toți acei ani, cînd, pentru cea mai mare parte a românilor, viața şi viitorul nu se arătau în culori atît de luminoase. Traian Băsescu era însă departe de realitățile crude ale traiului de zi cu zi în România, la mijlocul anilor '80. Îşi vedea de misiunile primite, pe care le îndeplinea fără să le provoace tresăltări de inimă responsabililor flotei rămaşi la țărm, aducea cantități imense de petrol cu fiecare voiaj, îngrijindu-se şi de propriile bufuri – mărfuri de contrabandă, bijuterii şi valută, leii care îi alimentau carnetele de CEC din ce în ce mai consistente. Îi mulțumea pe cei de la Partid, nu le făcea griji celor de la Securitate şi se mulțumea pe sine, fără să fie deranjat de nimeni pentru „tunurile" marinăreşti care îi asigurau un trai departe de orice griji şi o avere încă de pe atunci de invidiat. Nu ştim să fi fost vreodată subiectul unui control al averii dobîndite ilicit, în conformitate cu temuta şi arhicunoscuta Lege 18, în fața rigorilor căreia ar fi suferit, cu certitudine, un naufragiu. Dar, navigator încercat, era deja imun şi la aşa ceva. Devenise un om din sistem, o parte din el,

bucurîndu-se netulburat de avantajele unui privilegiat. Liniştit, îşi savura „Biruința".

Dar această poziție relaxată în raporturile cu regimul, care se arăta, altfel, riguros şi opresiv cu alții, cu cei mai mulți, aşa cum se ştie, nu l-a împins către frondă şi exagerări. Ştia probabil instinctiv cît de mult poate întinde coarda, care este limita regulilor jocului. Şi le respecta, dacă nu în litera, cel puțin în spiritul lor. La fel cum înțelegea să afişeze respectul şi prețuirea cuvenită pentru partid şi mărețele sale realizări, ca parte a acestui joc. Nu este astfel o întîmplare ieşită din comun că Scînteia, oficiosul PCR, publica la rubrica „1986 – an de noi victorii în înflorirea patriei, în înfăptuirea politicii partidului", „An nou de muncă, pace şi împliniri de comuniste, româneşti zidiri", un „Mesaj din larg": „Aflat în portul Yemba din Arabia Saudită, unde abia sosise la încărcare, echipajul petrolierului «Biruința», de 150.000 tdw, fruntaş pe flotă în 1985, a transmis în noaptea de revelion următoarea radiogramă, semnată de comandantul său Traian Băsescu: «În această noapte de la cumpăna anilor, cei 40 de navigatori de pe această plutitoare cetate de oțel construită în România îşi îndreaptă gîndurile spre țară, spre conducătorul partidului nostru, tovarăşul Nicolae Ceauşescu, spre toți cei dragi de acasă. După datină, cei aflați în cartul liber sîntem în jurul pomului de iarnă, frumos împodobit, şi închinăm un pahar cu vin pentru succesele obținute de poporul nostru în anul care a trecut, pentru rezultatele pe care le-am înregistrat şi noi, marinarii, şi care ne-au permis depăşirea planului la trafic cu 17 la sută, pentru succese şi mai mari în 1986»" (Scînteia, nr. 13.487, vineri 3 ianuarie 1986, pagina 2).

În 1981, Traian Băsescu ajunge comandantul navei „Biruința". În episodul trecut, Marius Oprea a făcut o caracterizare a lui Traian Băsescu din acele timpuri: „Învățase regulile jocului, dar şi cît şi cum putea întinde coarda pentru a-şi mări averea şi creşte influența. La nici 33 de ani, era un om cu o foarte mare autoritate, după regulile timpului şi ale locului". Marius Oprea vorbeşte despre Traian Băsescu şi relațiile sale în lumea comunistă: „Îi mulțumea pe cei de la Partid, nu le făcea griji celor de la Securitate şi se mulțumea pe sine, fără să fie deranjat de nimeni pentru «tunurile» marinăreşti care îi asigurau un trai departe

de orice griji şi o avere încă de pe atunci de invidiat“. În acest nou episod, Marius Oprea descrie modul în care, în 1987, Traian Băsescu a fost numit şef al Agenției Economice a NAVROM din Anvers, Belgia.

Pentru români, 1985, anul abia încheiat, nu fusese tocmai unul al biruinței. „Practica agricolă“ a studenților şi elevilor (nu erau lăsați deoparte nici copiii de 10 ani), „muncile agricole“ ale militarilor, civilii „concentrați“ la Canal, alături de „brigăzile de utecişti“, erau formele de robie care asigurau „construirea socialismului“ sau, după expresia comandantului Băsescu de pe „Biruința“, publicată în Scînteia, „succesele obținute de poporul nostru în anul care a trecut“. Alimentele erau raționalizate, unele, precum uleiul şi zahărul, de aproape un deceniu. Carnea, pîinea, unele dintre produsele lactate trecuseră şi ele „pe cartelă“, iar ouăle, făina, orezul, mezelurile, chiar şi cele mai multe dintre pastele făinoase nu mai existau în magazine, alimentate în schimb cu creveți vietnamezi, care invadaseră parcă România, conserve de mazăre, apă minerală medicinală şi oțet. Consumul de electricitate al utilizatorilor casnici era şi el victimă a „raționalizării“, iar românii aveau parte de 4 ore de căldură şi de 2 ore de apă caldă pe zi, dar nici aceste minuscule rații de energie termică nu erau întotdeauna acordate. În 1985, programul televiziunii s-a redus la 22 de ore pe săptămînă, fiind acoperit aproape în întregime de emisiuni de propagandă, de vizite de lucru ale tovarăşului Nicolae Ceauşescu şi de „Cîntarea României“. În 1985 au fost demolate Mînăstirea Văcăreşti, Mînăstirea Mihai Vodă şi alte multe biserici din Capitală, căzute pradă sistematizării sau înghițite de uriaşa Casă a Poporului. În 1985, a fost înființat Consiliul Național pentru Ştiință şi Educație, condus de Elena Ceauşescu, al cărui principal obiect de activitate era cenzura oricărei forme de expresie liberă. A fost, în acelaşi an, arestat şi ucis disidentul Gheorghe Ursu. Eram, în marea noastră majoritate, un popor de înfrînți. Regimul comunist îşi putea sărbători, cum şi găsea zilnic de cuviință, biruința.

**Spre Anvers**

Am fost nedrepți pînă acum vorbind poate cu o prea mare uşurință despre ascensiunea profesională a lui Traian Băsescu şi beneficiile de pe urma acesteia,

fără să arătăm cîtă muncă s-a aflat în spatele ei. La cumpăna celor 30 de ani, cînd alții se mai agață de „ale tinereții valuri“, Băsescu era un om deplin matur şi responsabil. Nu conducea vreun mic atelier de producție sau un camion, ci vase de mare tonaj, în deplasări lungi, obositoare, pline de pericole şi de neprevăzut. O călătorie pe mare, la bordul navelor comerciale româneşti, nu putea fi socotită tocmai un voiaj de plăcere, cu atît mai puțin la bordul unui petrolier, o navă de cursă lungă, imensă şi ostilă, transportînd un produs periculos, al cărui miros greu, omniprezent, îi ținea pe marinari într-o veşnică şi inconfortabilă stare de alarmă. Accidentul teribil care a dus la scufundarea petrolierului „Independența“ şi la moartea în chinuri groaznice a celei mai mari părți a echipajului, înecat şi ars în acelaşi timp la intrarea în strîmtoarea Bosfor, apoi scufundarea bruscă, fără explicații clare, a celui de-al doilea petrolier de mare tonaj, „Unirea“, în largul Mării Negre, nu cu mult înainte de lansarea la apă a „Biruinței“, erau coşmarurile echipajelor tuturor petrolierelor din flota navală a României.

Întîmplările nu erau de domeniul istoriei – se petrecuseră cu numai cîțiva ani în urmă şi se păstrau încă vii în memorie. Oamenii se îmbarcau pe nave cu frica în sîn, în voia Domnului, a mării şi a priceperii comandantului lor. La bord, dotările nu erau gîndite pentru a asigura confortul marinarilor, ci mai ales pentru o cantitate cît mai mare de mărfuri transportabile, în condiții de siguranță. Apoi, cum am mai arătat, echipamentele tehnice ale navelor erau fie învechite, fie de proastă calitate, ceea ce transforma fiecare ceas al călătoriei fără probleme, fiecare zi fără incidente într-o mică victorie. Alimentele din cambuzele navelor flotei comerciale a României socialiste reflectau şi ele, pe de altă parte, sub aspectul cantității şi al calității, sărăcia din țară, iar suma derizorie de bani alocată echipajelor ca diurnă în porturile de escală sau destinație îi ținea departe de orice tentații. Strîngînd ban lîngă ban, în monotonia şi greutățile lungilor călătorii, pentru a le asigura o brumă de bunăstare celor de acasă, la întoarcere, socotindu-şi cheltuielile şi micile investiții în mărfurile pe care le cumpărau din străinătate cent cu cent, marinarii români semănau, întrucîtva, cu muncitorii şi agricultorii care îşi caută salvarea economică, în aceşti ani ai tranziției, la mare depărtare de casă.

O excepție în privința dotărilor şi a confortului de la bord o făceau petrolierele de mare tonaj, din clasa de 150.000 tdw. De pildă, petrolierul „Independența“, dispărut în tragicul accident din noaptea de 14 spre 15 noiembrie a anului 1979 în strîmtoarea Bosfor, era o navă deosebită, fiind considerată, pe bună dreptate, nava-amiral a flotei noastre comerciale. Marinarii aveau condiții foarte bune, aşa cum îşi aminteşte unul dintre cei ce au navigat la bordul petrolierului: „fiecare marinar avea cabina sa, mare, cu grup sanitar, confortabilă. Nava era imensă. Mai avea sală de sport, piscină, două lifturi [...]. Era un vapor spațios şi confortabil. Credeți-mă, nici nu am apucat să-l vizitez pe tot“, spune Dragoş Voicescu, un ofițer-mecanic care a supraviețuit dezastrului din Bosfor şi care făcuse numeroase curse cu acest vas. „Viața la bord era altfel decît pe celelalte vapoare, erau şi restricții. De exemplu, băuturile alcoolice erau cu desăvîrşire interzise, fumatul era permis numai în cabine; din aceste motive şi salariile erau mai mari. Eu aveam, dacă țin minte, vreo 2.700 lei pe lună, plus primele“ (declarație a lui Dragoş Voicescu, consemnată de ziaristul Constantin Cumpănă, citată de pe site-ul www.romanians.bc.ca)

Este de imaginat că nici dotările de pe „Biruința“, nava-amiral care a luat locul vasului-amiral al flotei comerciale româneşti, dispărut în condiții tragice, odată cu cea mai mare parte a echipajului, nu puteau fi cu mult mai prejos. Dar, oricum, viața de marinar, chiar şi în condițiile ceva mai bune de pe „Biruința“, acest nou petrolier de mare tonaj, avea rigorile şi specificul ei. Prețul, sub raportul vieții personale, în ultimă instanță, era unul plătit din greu. Viața de marinar nu era o viață fericită şi era departe de romantismul care i se atribuie. Să petreci două treimi dintr-un an în pustietatea mării, căci escalele şi staționarea în portul de destinație, care asigurau cîteva momente de destindere, nu însemnau mai mult de cîteva zile în tot parcursul călătoriei, să fii departe de toți cei dragi, al căror chip din amintiri era împrospătat numai de fotografii şi de cîte un rar telefon, trăind cu gîndul la ce vei duce la ai tăi şi ce vei face în scurtul concediu, nu era tocmai o fericire. Zi după zi se scurgea în monotonia şi rutina muncii, în zgomotul surd al motoarelor uriaşe şi scîrțîtul adînc şi greu al navei, spintecînd valurile. Singura bucurie cotidiană era tocmai în această monotonie, căci „evenimentele“ la bordul unei nave sînt cel mai des neplăceri, de la furtuni la defecțiuni tehnice ori probleme de sănătate sau de altă natură ale echipajului.

Traian Băsescu nu îmbarca la bordul navelor pe care le conducea în larg doar petrol şi derivate, mărfuri periculoase la transport, ci şi treizeci de oameni, fiecare cu firea, frustrările şi problemele lui, nu se afla doar la timona vasului cu tancurile pline de țiței, ci şi cu destinele echipajului. Pentru aceşti oameni, închişi într-o imensă cutie metalică plutind pe mare, şi pentru comandantul lor, „acasă“ se transformase mai degrabă într-o senzație, căci, propriu-zis, „casă“ le era în cea mai mare parte a timpului bordul petrolierului. Cînd erau în familie, jinduiau în curînd după o nouă plecare, iar la cîteva zile după îmbarcare li se făcea dor de ceea ce lăsaseră la țărm. Acesta era cel mai greu tribut plătit mării: meseria aleasă în viață i-a ținut pe marinari departe de una dintre marile ei bucurii, şi anume tihna spațiului privat.

Era o responsabilitate care apăsa greu pe umerii tineri ai lui Traian Băsescu. Trebuia nu doar să treacă el însuşi printr-o asemenea experiență, ci mai ales să poarte grija tuturor oamenilor şi a navei, iar deprinderea aceasta l-a înzestrat de timpuriu cu un temperament pe care i-l cunoaştem de acum cu toții, şi noi, cetățenii României. Urca pe vas, odată cu sacul său marinăresc, propriile griji şi dorul de casă, de soție, Maria, şi de cele două fiice, Ioana şi Elena. În aceste lungi călătorii pe mare, s-a accentuat personalitatea unui om, din punct de vedere temperamental, coleric. Băsescu a deprins să nu stea mult pe gînduri în a lua o decizie, pe care imediat să o exprime direct, fără menajamente, chiar şi fără să judece prea mult asupra urmărilor. Este ceea ce i-a folosit, în timp, dar i-a adus, cum se va vedea, şi necazuri. În bizantinismul anilor tîrzii ai regimului comunist din România, în care rareori un resposabil hotăra ceva fără să-şi asigure bine dinainte spatele, era chiar periculos un asemenea comportament, dar, spre norocul lui, pe mare nu dădea nimănui socoteală, iar ceea ce conta era întoarcerea cu bine acasă a navei, cu tot cu încărcătură şi echipaj.

În 1987, după cum prezintă biografia sa oficială, Traian Băsescu s-a bucurat de o binemeritată promovare: a fost numit şef al Agenției Economice a NAVROM din Anvers, Belgia. Aici pare să fie ori o eroare a lui Băsescu, ori altceva. Ordinul de numire emis de ministrul Transporturilor, Pavel Aron, cu numărul 223, poartă data de 3 februarie 1988. Documentul stabileşte „trimiterea temporară a unor reprezentanți NAVROM la agențiile din străinătate“ şi este emis

în baza competențelor acordate ministrului şi a subordonării activității flotei comerciale a României față de deciziile acestuia, prevăzute prin decretul-lege 29 din 1971, privind organizarea şi funcționarea Ministerului Transporturilor, cu modificările sale ulterioare. În temeiul lor, ministrul ordonă: „se trimit temporar, pe timp de trei luni, începînd cu data prezentării la post, în funcțiile şi la agențiile prevăzute în dreptul fiecăruia, următorii tovarăşi: Iuraşcu Gheorghe, inspector-şef la Inspectoratul Navigației Civile din cadrul Departamentului Transporturi Navale Constanța, în funcția de şef de agenție la Agenția NAVROM din Alexandria, Republica Arabă Egipt; Băsescu Traian, comandant de navă la Întreprinderea de Exploatare a Flotei Maritime NAVROM Constanța, în funcția de şef de agenție la Agenția NAVROM din Anvers, Belgia“. Cu aducerea la îndeplinire a acestui ordin au fost însărcinați directorul Direcției Personal şi Învățămînt şi şeful Oficiului juridic din Ministerul Transporturilor, Florea Vintilă, şi, respectiv, Gheorghe Cristel. (După 1989, Pavel Aron s-a retras din viața publică. Florea Vintilă se pare că a decedat, iar fostul şef al Oficiului juridic din minister, Gheorghe Cristel, a deschis un cabinet de avocatură privat. Despre celălalt şef de agenție NAVROM, trimis la Alexandria, în Egipt, putem bănui că este una şi aceeaşi persoană cu cartograful Gheorghe Ivaşcu, autorul unor hărți navale.)

**Cinci luni şi jumătate de aşteptare**

S-au făcut multe speculații cu privire la dedesubturile numirii lui Traian Băsescu în acest important post, care îi oferea şi o odihnă binemeritată după istovitoarele voiaje pe mare, vreme de aproape un deceniu. Mai întîi însă, trebuie să semnalăm o sincopă între ceea ce Băsescu scrie în autobiografia oficială, şi anume ocuparea postului la Anvers din 1987, şi ce arată documentele. Cert este că Traian Băsescu a fost numit în acest post la 3 februarie 1988 (data ordinului 223 al ministrului Transporturilor) şi l-a ocupat efectiv, aşa cum arată un raport din 25 mai 1989 asupra activității sale acolo, adresat viceamiralului Gheorghe Anghelescu, comandantul flotei comerciale, abia două luni şi zece zile mai tîrziu. În documentul arătat mai sus, chiar el spune, în mod clar: „subsemnatul, Băsescu Traian, raportez: m-am aflat la post în perioada 14 aprilie 1988, şpînăț la 5 mai 1989“. Predecesorul lui Băsescu la Anvers a fost Dumitru Ionescu, care avea să-i devină acestuia, după 1989, partener de afaceri. După datele furnizate

de Ministerul Transporturilor, Ionescu a ocupat postul de la Anvers în perioada aprilie 1984-octombrie 1987. Este deci neclar unde a fost Traian Băsescu în intervalul noiembrie 1987-14 aprilie 1988, cînd şi-a ocupat efectiv postul. A fost totuşi la Anvers, ca delegat al NAVROM, pentru a lua un prim contact cu problemele de acolo? Este greu de presupus, în afara obținerii avizelor necesare. Din păcate, nu există, la minister, date în acest sens, arhiva NAVROM este inaccesibilă, în condițiile în care societatea a intrat în lichidare judiciară, iar „mapa profesională“ a lui Traian Băsescu de la Ministerul Transporturilor nu este nici ea publică, în virtutea legislației cu privire la protejarea datelor cu caracter personal. Nu rămîn decît supozițiile. Să fi parcurs acesta un stagiu de pregătire la Securitate, cel puțin contrainformativă, înaintea trimiterii la post, în fond, în logica lucrurilor şi în practica vremii?

Există mai multe voci şi argumente care susțin un amestec al Securității în numirea lui Traian Băsescu în acest post, care depăşeşte procedura birocratică a verificării persoanei şi a avizării. În orice caz, o perioadă de cinci luni şi jumătate, de la vacantarea funcției de şef al reprezentanței comerciale NAVROM de la Anvers şi pînă la preluarea efectivă a ei, Băsescu nu figurează în documente ca fiind acolo, aşa cum declară în autobiografia oficială.

Cum spuneam, numirea sa în post la Anvers a fost o promovare binemeritată. Pavel Aron, care după 1989 nu a fost prezent la manifestări publice, nu a făcut declarații şi nu a dat intervuri, a făcut în cazul lui Traian Băsescu o excepție, prezentînd public decizia numirii acestuia la Anvers ca fiind una luată exclusiv pe baza criteriilor obiective ale competenței profesionale, fără nici un fel de amestec din partea partidului sau a Securității. Fostul ministru în ultimul guvern al regimului Ceauşescu spune: „în cadrul CAER, la Anvers erau specialişti care răspundeau de exploatarea navelor şi erau numiți pe doi ani. Ne-a venit nouă rîndul de a trimite un specialist, pentru a urmări problemele specifice navelor. Băsescu era comandant de navă pe «Biruința» – 150.000 tdw. Am discutat cu şeful transporturilor navale că trebuie să găsim un cadru bine pregătit, tînăr, cu experiență în navigație“. A fost ales Traian Băsescu, susține Pavel Aron, iar consiliul de conducere al ministerului a aprobat numirea, fără vreun amestec al Securității sau al celor de la cadre, de la partid, care nici nu au văzut dosarul de candidat al acestuia. „Au fost criterii profesionale, nu criterii

politice sau altele. Informațiile trimise de la Anvers erau strict referitoare la problemele de navigație şi transport naval“, a mai spus fostul ministru comunist în Cotidianul din 18 octombrie 2006, negînd orice legătură a lui Traian Băsescu cu Securitatea, în calitatea sa de şef de agenție comercială în străinătate.

**Pavel Aron – „omul care l-a trimis pe Băsescu la Anvers“**

Pavel Aron face în afirmațiile sale cel puțin două erori. Mai întîi, Traian Băsescu a avut la Anvers un predecesor român, şi nu dintr-o altă țară socialistă membră CAER, pe Dumitru Ionescu, care a ocupat acest post nu doi ani, ci trei ani şi şase luni. Numirea agentului NAVROM nu a avut nimic în comun cu cooperarea economică între statele din CAER, ci a privit rezolvarea problemelor de parcurs ale flotei comerciale a României în zona Mării Nordului. Apoi, în ceea ce priveşte promovările în funcție, Pavel Aron greşeşte din nou atunci cînd arată că nici măcar partidul nu a avut vreun amestec în numire. Nu existau asemenea excepții în modul de funcționare a instituțiilor statului comunist, iar ca membru PCR, Traian Băsescu trebuia să se supună statutului şi regulilor de procedură ale partidului. Mult mai probabil că, dat fiind rangul său de ministru, atunci cînd lui Aron i-a ajuns pe masă ordinul ministerial la semnat, trecerea dosarului Băsescu pe sub furcile caudine ale avizelor de la „cadre“ şi Securitate era deja consumată.

Mai este un aspect. Trebuie să avem în vedere circumstanțele în care „omul care l-a trimis pe Băsescu la Anvers“, cum titra presa, a făcut aceste afirmații. Cum am mai spus, Pavel Aron s-a retras cu totul din viața publică după 1989. Singura declarație pe care a făcut-o este aceasta, cu privire la trimiterea lui Băsescu la Anvers. Declarația lui Pavel Aron nu i-a fost solicitată de presă, care nici nu-l cunoştea, decît după ce acesta a fost arătat ziariştilor de către Traian Băsescu, într-o sală de festivități. Ministrul Transporturilor din ultimul Guvern al regimului Ceauşescu fusese invitat, în 17 octombrie 2006, la aniversarea a 60 de ani de la ridicarea Palatului CFR, eveniment cu care, în afara faptului de a fi avut biroul în acel palat, ca membru timp de aproape patru ani al Cabinetului Dăscălescu, nu avea nici o legătură.

A doua zi, presa relata cum preşedintele Băsescu s-a întîlnit cu doi miniştri ai Transporturilor care i-au marcat cariera, unul care l-a trimis la Anvers şi altul care i-a făcut cunoştință cu Petre Roman: „aflat în vizită ieri la Ministerul Transporturilor – ocazie cu care a celebrat 60 de ani de la ridicarea Palatului CFR Bucureşti, preşedintele Traian Băsescu l-a zărit şs.n.ț, printre foşti miniştri ai Transporturilor, şi pe Pavel Aron. Îl văd pe ministrul Aron, care a semnat plecarea mea la Anvers, şi nu Securitatea, dar şi revenirea mea de la Anvers şi numirea ulterioară ca inspector-şef al Navigației Civile, a spus preşedintele". Apoi, Pavel Aron nu a făcut decît să confime, cumva forțat de împrejurare, la solicitarea ziariştilor, într-un stil „romanțat", cum remarca unul dintre aceştia, varianta prezidențială a biografiei Băsescu.

Prezența lui Pavel Aron la festivitatea de la Palatul CFR şi declarația sa, extrem de convenabile preşedintelui, au fost făcute într-un moment în care erau deja de mai multă vreme în atenția publică legăturile dintre Traian Băsescu şi Securitate, via Anvers, pornindu-se de la faptul că unul dintre apropiații săi este Silvian Ionescu, fost ofițer de securitate, care, după propriile declarații, răspundea în ultimii ani ai regimului Ceauşescu de rețele de spionaj ale României socialiste în vestul Europei, fiind tocmai şeful Serviciului I (Belgia-Olanda-Luxemburg) din cadrul Departamentului extern al Securității.

**Cu voia Securității?**

Declarația ministrului Aron a fost contrazisă încă de a doua zi, 16 octombrie 2006, cînd un alt demnitar din vremea regimului comunist, Ştefan Andrei, fostul ministru de Externe şi al Comerțului exterior, afirma, într-un interviu acordat unui post de televiziune, că nimeni nu putea să fie trimis într-un post în străinătate decît cu acordul Securității. Ştefan Andrei a mai spus că avizul pentru plecarea la orice post în străinătate era dat de o comisie din Secția de cadre a PCR, condusă de Elena Ceauşescu, dar că această comisie era, de fapt, subordonată Securității. Excepție de la această procedură, spunea el, nu a făcut nici trimiterea la Anvers a lui Traian Băsescu. Afirmațiile fostului ministru Pavel Aron cu privire la absența oricărui aviz asupra numirii sînt contrazise, de altfel, chiar şi de către apropiatul lui Băsescu, fostul ofițer de securitate Silvian Ionescu, şeful rezidenței spionajului românesc în Benelux, care confirmă în

schimb cele spuse de Ştefan Andrei. „Putea cineva să fie numit şeful Agenției NAVROM în străinătate fără să aibă acceptul Securității sau fără să fie un colaborator al Securității?“, l-a întrebat Mugur Ciuvică, directorul Grupului de Investigații Politice, într-un dialog consemnat de presă. Silvian Ionescu a răspuns: „La întrebarea dumneavoastră, răspunsul este da. Putea. Singura condiție era ca, la cererea organelor de partid, să fie verificat [...]. Pentru că orice lucrător în străinătate pleca cu avizul partidului, şi partidul cerea Securității să fie verificat“.

În concluzie, în afara declarației fostului ministru Aron şi a propriilor susțineri, nimic nu este de natură să contrazică faptul că la Anvers fostul comandant de cursă lungă a fost trimis, în mod obligatoriu, cu voia Securității şi, după alte susțineri, chiar în legătură cu ofițerii de spionaj ai României socialiste. De asemenea, lipsa îndelungată a lui Traian Băsescu din evidențele Ministerului Transporturilor, cel puțin din cele publice pînă acum, pentru o perioadă în care el afirmă că s-ar fi aflat la Anvers, nu exclude ca fostul comandant de navă să fi fost supus, înainte de trimiterea sa efectivă peste graniță la postul de şef de agenție comercială, chiar unui instructaj amănunțit în una dintre unitățile de profil ale fostului Departament al Securității Statului.

Fragmentele din cartea lui Marius Oprea continuă, în această săptămînă, cu momentul în care Traian Băsescu este numit în funcția de şef al Agenției NAVROM de la Anvers – Belgia. Marius Oprea a arătat săptămîna trecută că între momentul numirii şi preluarea postului au fost cîteva luni în care nu ştim exact unde a lucrat Traian Băsescu. Cercetarea lui Marius Oprea se opreşte, în acest episod, la raportările pe care le făcea Traian Băsescu de la Anvers şi la modul în care a fost demis, în urma unei dispute cu Valentin Stan, căpitanul navei „Zimnicea“. În 24 mai 1989, Traian Băsescu este „scos pe uscat“ şi se întoarce în România. Cauzele înlăturării sale din funcție le puteți citi în acest episod.

În 14 aprilie 1988, Traian Băsescu se afla la Anvers. Fără îndoială, fericit. Era departe de pericolul vieții pe mare şi totodată aproape de ea, iar posibilitățile de a-şi consolida veniturile crescuseră. Pe lîngă salariul din țară, primea, cum am văzut deja, o indemnizație în valută, iar la acestea se mai adăugau probabil alte sume, din „trucurile marinăreşti“ despre care el însuşi a recunoscut că nu-i erau străine. De pildă, o sursă de venituri ilicite pentru comandanții de navă era, în acel timp, încărcarea deliberată a devizelor la lucrările de reparații ale acestora în diferite porturi, ca şi alimentarea lor cu carburanți sau bunuri şi alimente necesare echipajului la prețuri mai mari în raport cu calitatea sau cantitatea furnizată, acolo unde era cazul aceste matrapazlîcuri făcîndu-se cu concursul complice al reprezentantului portuar al NAVROM, cu care, de altfel, erau împărțite frățeşte atît diferențele din facturi, cît şi comisioanele. Acum, Traian Băsescu era un asemenea reprezentant, în raport cu autoritățile şi serviciile portuare, pentru toate vasele româneşti care intrau şi ieşeau prin marele port Anvers, din Marea Nordului.

După cum se va vedea, chiar suspiciunea că a procedat, într-un caz, după una dintre metodele descrise mai sus avea să-i atragă rechemarea de la post. Indiferent de metodă, însă, la finele anului 1989 Traian Băsescu era un om bogat. „Cîți bani aveați în 1990?“, întreabă un reporter. „Mulți“, răspunde acesta. „Cîți?“ „Eram după 12 ani de navigație, după trei ani de lucru în Belgia... Aveam ceva bani“, explică Băsescu în continuare. De fapt, în 1974, cînd spunea, practic, că şi-ar fi început cariera, era încă student la Marină, iar în Belgia, la Anvers, conform documentelor oficiale de la Ministerul Transporturilor, s-a aflat în anul 1988 între lunile aprilie şi iunie, după care revine în septembrie şi stă pînă în mai 1989, cînd este rechemat de la post – în total, 12 luni, deci un an, şi nu trei. Dar trebuia cumva explicat cum de a adunat aşa de mulți bani în anii regimului Ceauşescu. Căci sînt mulți. „100.000 de dolari?“, vrea să ştie reporterul. „Mai puțini: 60.000 de dolari, în afară de un milion de lei.“ Adică, pe lîngă cei 60.000, alți 70.000 de dolari la cursul leului din 1989, ceea ce ar face, de fapt, în total, într-adevăr, mai mult de 100.000 de dolari. Este drept, prin natura activității sale, Traian Băsescu putea deține legal valută. Alții, nu. De pildă, inginerul Gheorghe Ursu, disidentul omorît de Securitate în 1985, fusese arestat sub

pretextul deținerii ilegale de valută. I s-au găsit la domiciliu ceva mai mult de 17 dolari.

**Probleme**

Cînd, la 14 aprilie 1988, Traian Băsescu preia postul de şef al Agenției NAVROM de la Anvers – Belgia, se simte, fără îndoială, un om împlinit. Avea tot ceea ce îşi putea dori un om de 36 de ani, în acea atmosferă de crepuscul a regimului comunist, în care majoritatea românilor nu mai aveau nici măcar speranțe. Avea o familie care trăia fără grija zilei de mîine, cîştigase deja foarte mulți bani şi, la noul post, avea să cîştige şi mai mulți – pe lîngă un salariu în lei foarte mare, care i se acumula în țară, primea o generoasă alocație valutară, în conformitate cu funcția sa din străinătate. Se bucurase, în ascensiunea sa rapidă, după cum afirmau bîrfele din Constanța, nu numai de o soartă prielnică, ci şi de protecția şefului flotei comerciale a României acelor ani, contraamiralul Gheorghe Anghelescu, adjunct al ministrului Transporturilor şi şef al Departamentului Transporturilor Navale. Acesta îl remarcase pe tînărul ofițer Băsescu, absolvent al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrîn“ (al cărui comandant a fost între 1980 şi 1986, înainte de a ajunge demnitar comunist). Anghelescu a avut aceeaşi stea norocoasă ca a protejatului său, care l-a făcut după 1989 nu să-şi întrerupă, ci să-şi continue ascensiunea. Din 1990 pînă în 1997, cînd s-a pensionat, a fost comandantul flotei militare a României, funcție în care a fost suspectat în cîteva rînduri de încheierea unor contracte dezavantajoase pentru flotă, care, între altele, au favorizat în mod evident oameni de afaceri constănțeni cu o reputație îndoielnică. Deşi la pensie, se spune că are încă o puternică influență datorită relației apropiate cu fostul său protejat Traian Băsescu, care, ajuns preşedinte, l-ar fi numit, la propunerea lui, la comanda Marelui Stat Major pe amiralul Gheorghe Marin, socotit „omul său de casă“, care îl poate proteja de urmările tuturor acestor afaceri. Astfel, Gheorghe Anghelescu a avut mînă bună – a ocrotit oameni care au ajuns unul preşedinte, altul şef al armatei române. El însuşi, ajuns la 70 de ani, s-a bucurat de omagieri intense şi a fost ales preşedinte al selectului Club al Amiralilor. Dar, în 1988, rolurile erau inversate. El era protectorul şi şeful cel mare al lui Traian Băsescu, mai presus decît şefii săi direcți, de la conducerea NAVROM.

Cu toate acestea, la Anvers, lui Băsescu nu i-a mers atît de bine pe cît se aştepta. Aici apar şi primele sale probleme cu autoritățile – nu cele belgiene, ci acelea de acasă, din România socialistă. Dar pînă să ajungă la acest conflict deschis, despre care vom vedea mai jos care i-a fost începutul şi care i-a fost sfîrşitul, s-a dedicat muncii sale în noul post. După cum susținea într-un raport oficial trimis tovarăşului Gheorghe Anghelescu, muncea mult prea mult, deşi într-un domeniu care îi era cumva familiar, cel al negocierilor cu clienții şi potențialii clienți ai NAVROM, cu autoritățile portuare, cu firmele de reparații sau aprovizionare a navelor româneşti care poposeau la Anvers. A reuşit, după propriile afirmații din acest raport, să ajungă la „creşterea operativității“ cu care se derulau toate aceste acțiuni, determinînd „reducerea zilelor de staționare neoperativă a navelor noastre în portul Anvers, în condițiile creşterii traficului cu circa 15%“. Comparativ, arată Traian Băsescu, în 1987 se înregistraseră 142 de zile de staționare neoperative, față de numai 34 în 1988 şi doar 2 pe primul semestru al anului 1989, cît s-a aflat el la post, ceea ce înseamnă o substanțială eliminare a „timpilor morți“ din exploatarea navelor flotei comerciale a României care aveau escală la Anvers. Nu numai reducerea zilelor de staționare pentru aprovizionare a fost un succes al său, dar şi cea a prețurilor pieselor de schimb uzuale achiziționate pentru navele care le solicitau, obținute în urma negocierilor sale, cu discounturi de 20-25%, reuşind acelaşi lucru şi în negocierea unor contracte cu firme de încărcare-descărcare a navelor, obținînd prețuri cu 15-20% mai mici decît prețul pieței, de 25-30 USD pentru un container, economie raportată „la un număr de cca. 2.500 de containere manipulate în Anvers şi Rotterdam în primele 4 luni ale anului 1989“. În genere, spune el, „nu au existat lucrări de reparații (la nave sau containere) la care să nu negociez tarifele oficiale ale di-verselor companii. Numai în perioada ianuarie-aprilie 1989 am obținut note de credit în favoarea NAVROM de peste 300.000 franci belgieni“, ceea ce înseamnă discounturi din valoarea facturilor la lucrări, care urmau să fie efectuate gratuit de firme în cadrul acestor sume.

În perioada 14 aprilie-5 mai 1989, cît s-a aflat la post, Traian Băsescu a organizat peste 150 de întîlniri „cu diverse firme din Belgia şi Olanda, firme pe care le-am invitat a transporta cu navele noastre către est Mediterana. Printre marii exportatori care actualmente au devenit clienți permanenți ai navelor

noastre de linie, enumăr BAYER, SOLVAY, PETROFINA, SHELL/CASTROL“, arată Traian Băsescu în acest raport al său către viceamiralul Gheorghe Anghelescu, la 25 mai 1989, raport din care am citat pînă acum. „Am reuşit, arată el, utilizînd orice mijloace pentru aceasta, să conştientizez pe toţi comandanţii navelor noastre de importanţa reducerii staţionărilor în portul Anvers la perioada strictă de operare a navelor“, mai spune el. Dacă e adevărat, probabil că echipajele navelor româneşti l-au înjurat din plin. Anvers era una dintre escalele dorite de orice marinar român, datorită mărfurilor ieftine, unele mai ieftine chiar ca la Hamburg – mai ales bijuteriile din aur şi argint, care se găseau aici la cel mai mic preţ din Europa, chiar dacă în materie de prostituţie nu Anversul era cel care conducea în top. Dar să ne întoarcem la raport. În ceea ce priveşte prestatorii de servicii pentru navele NAVROM, Traian Băsescu arată, de asemenea, că a lărgit foarte mult aria acestora, „ceea ce a generat concurenţă şi, implicit, reducerea preţurilor la prestaţii“. A mai renegociat rabaturile acordate de companiile de remorchere, care aduceau şi scoteau navele din rada portului Anvers, obţinînd dublarea lor. Apoi, şi mai important, a prevenit arestarea unor nave în cel puţin trei situaţii, numai în anul 1989 (în cazul cargourilor „Tg. Secuiesc“ şi „Plopeni“, pentru avarierea mărfii, şi în cazul cargoului „Humuleşti“, pentru o avarie prin coliziune cu altă navă), prin negociere cu potenţialii reclamanţi. Într-un alt caz, al arestării în port a două nave, „Dumbrăveni“ şi „Filaret“, a intervenit „cu promptitudine“, realizînd „scoaterea acestor două nave de sub arest înainte de terminarea operării şi, în orice caz, în mai puţin de 24 ore de la decizia de arest a Tribunalului din Anvers“. Era o muncă epuizantă, dacă avem în vedere că, după propriile afirmaţii, a mai făcut şi muncă de teren: „din ianuarie ş1989ţ şi pînă la revenirea în ţară şîn 8 martie 1989 – n.n.ţ am inspectat peste 1.000 de containere NAVROM în porturile Anvers şi Rotterdam. Cele mai scăzute preţuri practicate pentru astfel de inspecţii sînt de 22 USD/container (total economisit – 22.000 USD)“. Mulţi bani economisiţi, dar probabil că, privind la cît cîştigau omologii săi occidentali, uita că era trimis şi plătit tocmai de NAVROM, cu un salariu de invidiat pentru orice român, tocmai pentru a face şi asemenea inspecţii. Sau poate că misiunea lui era de fapt alta, iar această sarcină i se păruse de-a dreptul facultativă. Rămîne de văzut.

**Mic burghez al regimului comunist**

Traian Băsescu a fost, după cum susține, nu numai o prezență activă, dar a şi reuşit să se facă apreciat de parteneri, afirmînd că „a promovat şi a dezvoltat relații bune cu navlositori, prestatori de servicii şi mai ales autorități portuare, ceea ce e probat şi de faptul că anul acesta nu au mai existat nici un fel de reținеri de nave pe considerente de inspecție“, deşi starea tehnică a navelor româneşti nu era tocmai conformă cu standardele. S-a întîmplat aşa „chiar în condițiile cînd la nave au existat suficiente deficiențe ce nu au putut fi remediate“. Sînt cuvinte reci, în care amintirea tuturor celor ce au murit pe mare tocmai pentru că, din punct de vedere tehnic, flota României socialiste nu era pe mare, ci la pămînt, nu mai avea loc. La Anvers, ca orice mic burghez al regimului comunist, Traian Băsescu uitase riscurile vieții de marinar, teama să mori ars de viu pe un petrolier (aşa cum era să pățească el însuşi şi cum pățiseră de-a dreptul cei de pe „Independența“). Era „un risc asumat“ probabil, în opinia sa acela de a fi marinar, aşa cum explica mai apoi şi uitatul securist Filip Teodorescu natura meseriei sale. Probabil că Băsescu reuşise să aclimatizeze la Anvers ceva din atmosfera „de lucru“ a şefilor activişti şi administratori din România socialistă, unde orice motor era făcut să mai meargă un pic, chiar dacă scîrțîia din încheieturi, cu o bucată de sîrmă, un şurub şi o şaibă, de dragul „raportărilor“ de „noi succese“. Raportări pe care, cum se vede, le-a practicat şi al căror caracter în egală măsură nociv şi fictiv, nu s-a sfiit să îl recunoască. Reuşea, spune el, să crească spectaculos nivelul de operare al navelor româneşti chiar şi în aceste circumstanțe ale ordinului subînțeles „descurcă-te cum poți, eşti acolo, dă, dar nu cere“, biruind concurența greu de învins a transportatorilor mult mai bine dotați din țările occidentale. Nu contau riscurile. Poate că uitase care e prețul plătit de marinarul de rînd atunci cînd lărgea aria traseelor de transport ale flotei comerciale a României, concomitent cu economiile la sînge în aprovizionare, dotări şi reparații: „la concurență cu alte 14 linii de containere pe relația Anvers – Pireu, am obținut, prin tratative cu firmele NORTROP şi NOREXA din Anvers, exclusivitatea transportului a 16.000 de tone de zahăr în containere, reprezentînd cantitatea integrală de zahăr exportat de Piața Comună în Grecia – via Anvers. Încasările NAVROM pentru transportul acestei cantități în 800 containere s-au ridicat la 880.000 DM (480.000 USD)“. Mai mult, Traian Băsescu arăta superiorului (şi protectorului) său, ministru adjunct al Transporturilor şi

şef al flotei comerciale a RSR, că gîndeşte în perspectivă şi că are viziune politico-economică: „în perspectiva unificării Pieței Comune din 1992, am analizat împreună cu firma FURNESS şi am întocmit un studiu în vederea realizării unei companii mixte în Anvers, în ideea prevenirii marginalizării flotei noastre după anul 1992, în relațiile de transport cu țările Pieței Comune“. Spiritul vizionar nu l-a înşelat.

Începînd cu 1992, cînd Traian Băsescu avea să ajungă el însuşi ministru al Transporturilor, flota țării noastre a navigat intens pe aceste noi rute de transport. Dar sub alte pavilioane, fiind, cum deja se ştie, vîndută navă cu navă, în cea mai mare parte a ei.

Dar să ne întoarcem la raportul de activitate al lui Traian Băsescu la Anvers. El mai arată că a reuşit să deschidă pentru navele româneşti inclusiv o linie de transport transoceanică a mărfurilor containerizate între America de Nord şi continent, a cărei activitate a coordonat-o, realizînd, la finele celui de-al treilea voiaj pe această rută, pînă la 30 aprilie 1989, încasări de peste 1 milion de USD numai din Anvers: „succesul liniei NAVROM a fost amplu comentat, inclusiv de presa de specialitate“ (Traian Băsescu menționează aici Lloyd). Apropiindu-se de finalul raportului, el îşi face astfel bilanțul: „apreciez că prin activitatea mea, în cele 11 luni cît m-am aflat efectiv la post şşi nu trei ani, cum afirmă public în zilele noastre – n.n.ț, am adus pentru NAVROM, pentru țară, economii care pot fi calculate la minim 400.000 de USD“. Pe ale sale, le-a calculat el însuşi, iar noi nu le cunoaştem în amănunt. Oricum, după cum el însuşi recunoaşte, au fost substanțiale şi au constituit o recompensă pe măsură cu munca prestată. Sau cu o parte a ei. Ca şi în cazul lungilor sale luni petrecute pe mare, au fost multe „munci şi zile“, chiar dacă responsabilitatea nu mai era cea directă, aproape fi-zic resimțită, de la puntea de comandă a unui petrolier. Traian Băsescu încheia astfel raportul său de activitate către viceamiralul Anghelescu: „doresc să vă informez că, datorită multitudinii de probleme existente în zonă, activitatea mea zilnică era cu regularitate cuprinsă între 12 şi 18 ore/zi (rog verificați, inclusiv orele de expediere ale telexurilor), fără a dedica măcar o singură zi de duminică odihnei, în tot acest timp“.

**De ce a fost demis?**

Patria era nerecunoscătoare. Cu toată dăruirea sa, Traian Băsescu a fost demis din postul său şi rechemat în țară. Ordinul intra în vigoare începînd de la data de 24 mai 1989. În apărarea sa, Traian Băsescu i-a scris viceamiralului Gheorghe Anghelescu, şeful flotei comerciale a României, tocmai raportul de mai sus, redactat chiar a doua zi după intrarea în vigoare a dispoziției, cînd se afla deja la Constanța. După cum s-a afirmat, în încercarea de a împiedica această decizie de rechemare a trimis mai multe rapoarte şi note explicative cu privire la un incident care l-a costat funcția. În zadar însă – nici înaltul demnitar comunist nu mai putea face nimic, deşi Traian Băsescu îşi juca astfel ultima carte. În finalul raportului său din 25 mai 1989, arăta: „pe fondul acestor eforturi, în care am fost întotdeauna animat de multă dragoste pentru compania mea, pentru prestigiul şi onoarea NAVROM, începînd cu 24.05.1989 am fost schimbat din funcția de REPREZENTANT NAVROM şsubliniere Traian Băsescu – n.n.ț la Anvers, sub acuzația că am semnat incorect factura de reparații a navei «Zimnicea», reparații executate la Anvers în luna ianuarie 1989. Cu această ocazie, repet ceea ce am afirmat în raportul explicativ înaintat întreprinderii, că interpretarea dată ofertei şi facturii de comandantul Stan şi conducerea întreprinderii este incorectă, lucru care mă face să mă simt profund nedreptățit. Rog să fiu înțeles corect, nu insist să fiu menținut în funcția de reprezentant Navrom la Anvers, calificarea mea fiind de Căpitan de cursă lungă şsic!ț, şi eu îmi îndrăgesc meseria“. Dorința i-a fost parțial îndeplinită, după cum se va vedea – nu s-a întors pe „Biruința“, dar nu a avut parte nici de tratamentul aplicat îndeobşte celor ce comiteau ilegalități precum cele de care a fost acuzat, nu a fost dat afară cu „art.130 lit.i“ din Codul Muncii, care asigura „trimiterea la munca de jos“ pentru oricine, indiferent de pregătire sau vechime, dar nu s-a revenit nici asupra deciziei de a fi înlocuit din postul de la Anvers. Pentru Traian Băsescu aceasta era, după cum afirmă, mai întîi de toate, o problemă de onoare: „aceasta nu înseamnă însă că pot fi de acord cu îndepărtarea mea din funcția de Reprezentant Navrom în baza unor acuzații dezonorante şi nedrepte, fapt pentru care rog dispuneți reanalizarea şi interpretarea corectă a documentelor de reparații la nava «Zimnicea»“. Ceea ce, ulterior, s-a şi făcut – fără însă ca fostul căpitan al „Biruinței“ să fie exonerat de vină. Fusese, de fapt, „prins cu mîța în

sac“, cum se spune. Şi nu în orice sac, ci în cel cu devize al statului român. A avut însă noroc, căci, dacă nu ar fi avut „spatele“ acoperit, ar fi putut să o sfîrşească rău. Cel care îl acuzase în fața conducerii NAVROM de o posibilă delapidare, Valentin Stan, căpitanul navei „Zimnicea“, era tocmai secretarul de partid al întreprinderii.

Traian Băsescu începea să cunoască şi cealaltă față a regimului, mult mai îndeaproape, şi nu de acolo, de sus, de pe puntea de comandă, aproape la 20 de metri înălțime de bătaia valurilor. Mai presus de toate, nu i s-a redat nici măcar comanda unui vas. Chiar dacă nu „Biruința“ ar fi fost numele său. Ceea ce reprezenta cea mai puternică înfrîngere, pentru un „C.M.C.“ – comandant, căpitan de cursă lungă. Era „scos pe uscat“ şi era, fără îndoială, nervos. Se simțea probabil trădat, căci pentru prima oară în cariera sa de succes cunoştea gustul amar al înfrîngerii. Nu-l mai aştepta nimeni, nici o oficialitate, la întoarcerea de la Anvers, ci doar probleme; iar fotografia sa, deja „clasică“, de tînăr comandant privind în zare, la stînga, peste umărul fotografului, aceeaşi în Flacăra din 1981 şi Dobrogea nouă din 1985, îngălbenea în tăieturile de ziar din albumul personal.

Traian Băsescu se întoarce în țară, retras din funcția de la Anvers. Sîntem în anul 1989. Ce va face viitorul preşedinte al României în tot acest interval de timp, în cele cîteva luni rămase pînă în decembrie 1989? Episoadele de săptămîna aceasta şi de săptămîna viitoare evocă întîmplările din anul 1989 şi cum s-a intersectat marea istorie cu mica istorie a comandantului Traian Băsescu.

La începutul lunii decembrie a anului 1988, nava de 4.800 TDW „Zimnicea“ părăsise portul Constanța, avînd la bord 2.500 de tone de cherestea, cu destinația Casablanca. Comanda ei fusese preluată pentru acest voiaj, cum am mai arătat, de către Valentin Stan. Pentru a-şi păstra funcția de căpitan de cursă lungă şi brevetul de navigator, acesta, precum toți comandanții de navă şi toți marinarii de altfel, chiar dacă era secretar de partid, trebuia să facă măcar un voiaj o dată la cinci ani. Pentru tovarăşul Stan se apropiase scadența, aşa că s-a

îmbarcat. Pe 9 decembrie, nava a suferit o gravă avarie la motorul principal, care a dus la pierderi masive de ulei. Cu mijloacele de la bord s-au sudat fisurile apărute în jurul cilindrilor, dar era evident că nava avea nevoie de reparații serioase, care însă nu au putut fi efectuate în portul de destinație, astfel încît nava a fost redirecționată de către NAVROM din Casablanca spre Anvers, unde la dană era aşteptată, în 5 ianuarie 1989, de reprezentantul agenției, Traian Băsescu.

**O chestiune de onoare**

Esența problemelor pe care acesta le-a avut de atunci încolo şi care au dus, în cele din urmă, la căderea sa în dizgrație şi rechemarea în țară a constat în serioase dispute cu comandantul navei şi în faptul că, la finele reparațiilor, efectuate în nouă zile, cheltuielile lor s-au ridicat în final la 899.000 de franci belgieni, în loc de 596.000, cît se stabilise inițial cu firma selectată pentru lucrări de către autoritățile navale române.

După cum chiar Traian Băsescu relatează într-un raport din 14 martie 1989, cînd în țară izbucnise scandalul în legătură cu umflarea costurilor, el a intrat în conflict cu comandantul Stan şi şeful mecanic Popa încă de la coborîrea acestora la țărm. Spre Casablanca, nava intrase într-o furtună pe Mediterana, în cursul căreia, susțineau cei doi, încărcătura s-a deplasat, nava s-a înclinat, provocînd avaria. Versiunea lui Traian Băsescu, rostită, probabil, în felul lui colorat față de cei doi, adăuga la aceasta un alt motiv, şi anume suprasolicitarea motorului pe timp de furtună. Şi apoi, le-a reproşat el, ce căutau în mijlocul furtunii? De ce nu au ocolit-o, pentru că aparatura şi sistemele de comunicații le-au semnalat-o din timp? Chiar dacă, în cursul acestui voiaj, comandantul Stan simțise nevoia unor senzații tari, Băsescu ori uitase că acesta este marele secretar de partid al Departamentului Transporturi Navale, ori, datorită protecției contraamiralului Anghelescu, şeful flotei, poreclit de marinari Paraipan (după simpaticul erou al unor filme regizate de Sergiu Nicolaescu), pur şi simplu nu-i păsa. Indiferent de motivul inițial, neînțelegerile între cele două tabere nu s-au atenuat, au escaladat în fiecare din cele nouă zile cît au durat reparațiile.

Mai întîi, comandantul Popa i-a reproşat (a făcut-o şi în țară, într-o sesizare despre comportamentul lui Băsescu) că nu trebuia să-i aducă acuzații profesionale, de natură să-i ştirbească autoritatea, de față cu şeful mecanic. La rîndul său, şeful mecanic a relatat (reiese implicit, din răspunsurile pe care Traian Băsescu le dă în raportul citat), că atunci cînd a încercat să aibă o intervenție într-o discuție cu reprezentanții şantierului naval, acesta i-a spus, pur şi simplu, să-şi țină gura. Băsescu a răspuns acuzațiilor, arătînd că Valentin Stan are o „mentalitate învechită", de pe vremea navigației cu pînze, iar mecanicul-şef Popa nu ştie bine engleză şi s-a amestecat în discuție total deplasat. Mai adăuga şi că la insistențele acestuia din urmă, de a face „plinul" navei cu carburant, acest lucru era imposibil din motive „bine ştiute" (adică politica de economisire, cu consecințe aberante, a resurselor valutare). În acel moment, nu mai puțin de 16 nave româneşti aşteptau să alimenteze în portul Anvers. La insistențele repetate ale şefului mecanic, Băsescu a dat un răspuns „foarte acid". Ne putem închipui.

Dincolo de aceste certuri, disputa a fost, cum se putea altfel, una legată de bani. Cînd reprezentanții şantierului s-au prezentat la bordul navei „Zimnicea" cu o factură totală de 963.460 de franci belgieni, reprezentînd costurile efective de reparații şi pe cele de întreținere şi staționare în şantier, comandantul şi mecanicul şef au refuzat să semneze pentru o parte din cheltuieli, deşi Traian Băsescu obținuse, pe loc, o reducere de 64.460 de franci, transformată într-o notă de credit către NAVROM. Băsescu lasă să se înțeleagă că supărarea celor doi ar fi fost legată de faptul că nu s-au ales din această afacere cu nimic. Cît despre diferența (substanțială) între costurile estimate şi cele finale ale reparațiilor, el spune doar atît: „consider că nu poate face obiectul unei discuții cu subiect real, deoarece este evidentă diferența dintre volumul de lucrări inițial estimat şi volumul lucrărilor ulterior stabilite a fi executate". Explicația, pe cît de succintă, pe atît de evazivă, nu a satisfăcut atunci cînd, întors în țară din voiajul peste Atlantic cu nava „Zimnicea", comandantul Stan l-a reclamat conducerii pe Traian Băsescu. Era, în fond, vorba de majorarea costurilor cu 300.000 de franci belgieni, mai mult de o treime din suma convenită inițial.

Nici încheierea pe un ton persiflant a raportului din 14 martie 1989 nu a fost de natură să-i uşureze situația: „v-aş rămîne recunoscător dacă, în loc să mă puneți în situația de a mă apăra de NAVROM, m-ați lăsa doar să lucrez pentru NAVROM – astăzi am pierdut 4 ore de lucru pentru redactarea acestui mizerabil raport“. Despre comandantul Stan spune că „mi-a reamintit, prin modul de comportare, prin micime şi meschinărie, o figură de tristă amintire (pentru mine) din primul voiaj efectuat ca ofițer 3 la bordul navelor NAVROM, comandantul Bratu Aurel“ (o persoană cu acelaşi nume apare pe lista victimelor incendiului de pe petrolierul „Independența“) şi că opiniile exprimate de el şi de mecanicul şef Popa nu-l deranjează, „atîta timp cît nu găsesc ecou la factorii de decizie din întreprindere sau atîta timp cît aceste opinii nu mă vor pune în situația de a-mi justifica activitatea prin rapoarte explicative“. Mai spune că are conştiința „perfect împăcată în fața mea că am făcut ce trebuia“, că a acționat „corect“ şi că el consideră „actuala mea funcție ca fiind cu totul ocazională şi temporară“, „doar o experiență“, meseria sa fiind „să ducă şi să aducă vapoare”. Şi că va reveni la ea fără urmă de regret. Dacă e să-şi reproşeze ceva, susține el, este temperamentul de comandant de petrolier, care i-a imprimat „o comportare directă“, în care „diplomația, în orice caz, nu este punctul meu tare“. Dacă de prima trăsătură de caracter sîntem şi astăzi convinşi, pe cea de-a doua a remediat-o pe parcurs. Un autoportret convingător.

**Contraamiralul Anghelescu nu l-a salvat de o sancţiune**

Fără îndoială că acest incident descris mai sus, care s-a finalizat cu prima şi, din cîte contabilizăm, şi ultima bătălie pierdută de Traian Băsescu în întreaga sa carieră, i-a servit drept lecție. A devenit poate mai prudent, fiind fie „direct“, fie „diplomat“, cînd şi cu cine trebuie, după caz. Imediat după rechemarea în țară, nici raportul din 14 aprilie trimis de la Anvers conducerii NAVROM şi nici cel pe care l-a înaintat pe 25 mai 1989 protectorului său, contraamiralul Anghelescu, comandantul flotei comerciale, nu au fost de natură să îl salveze de la o sancțiune, cu toate că el continua să considere acuzațiile drept „dezonorante şi nedrepte“. A fost supus întrebărilor unei comisii de disciplină, compusă din şapte persoane din conducerile Departamentului Transporturi Navale şi NAVROM,

comisie convocată chiar din dispoziția contraamiralului. Ea a fost convocată în urma sesizărilor comandantului de pe nava „Zimnicea“, Valentin Stan.

Acesta a publicat, în februarie 2005, sub titlul Marinarul, un volum autobiografic în care, între paginile 686 şi 711, descrie varianta sa asupra celor petrecute la Anvers, care foarte probabil a constituit şi substanța reclamației împotriva lui Traian Băsescu, la întoarcerea din voiajul pe mare: „În 5 ianuarie 1989, către seară, acostasem în Anvers. «Să mă prezint, sînt comandant Traian Băsescu, actualmente reprezentantul NAVROM în Anvers» [...]. După o discuție preliminară cu Şantierul Belliard, Băsescu se prezentase la bord cu cotația lucrărilor, evaluată la 597.000 de franci belgieni. Bomba era alta, că valoarea totală nu mai era cea inițială, ci aproape dublă, umflată cu peste 11.000 de dolari. Era ora 1 noaptea. Mă uitam la «reprezentantul nostru» şi nu-mi credeam ochilor [...]. Nu am vrut să semnez, pentru că nu se respectase contractul. A fost depăşită valoarea cu peste 10.000 de dolari [...]. Fusesem chemat la NAVROM. Iar pe drumuri. Aflasem că Băsescu era plecat la Bucureşti, la ministrul Aron [...]. Îmi dădeam seama, nu era greu să realizez acest lucru, că se juca un scenariu. Băsescu, peste două zile, avea să ia, mulțumit şi liniştit, avionul spre Bruxelles“. Cîştigase războiul, deşi din bătălia cu comandantul de pe „Zimnicea“ a ieşit şifonat.

În urma sforilor trase, Traian Băsescu a fost parțial exonerat, reuşind să justifice su-plimentarea cheltuielilor de reparații la nava „Zimnicea“. Comisia părea să se fi pus de acord că, de fapt, fondul problemei era doar conflictul între Traian Băsescu şi secretarul de partid „pe ramură“, Valentin Stan, pe care, ca mulți alții, acesta îl considera un „marinar de birou“. Singura acuzație în fața căreia Băsescu nu s-a putut apăra era legată de faptul că nu a solicitat aprobarea din țară pentru angajarea suplimentară a cheltuielilor, procedură obligatorie, avînd în vedere că era vorba de o sumă importantă în valută. Atît el, cît şi comandantul Stan au fost penalizați cu reținerea a 20% din salariu pe o lună. Comisia s-a arătat plină de înțelegere față de cel reclamat. Atitudinea comisiei față de Traian Băsescu este explicabilă. Mai întîi, ea fusese alcătuită din dispoziția comandantului flotei comerciale, contraamiralul Anghelescu, protectorul celui reclamat. Apoi, după cum chiar unul dintre membrii ei lasă să

se înțeleagă, „umflarea“ cheltuielilor pentru obținerea de comisioane „era o practică curentă“ – asupra căreia nu trebuia, spre binele tuturor, să se atragă prea tare atenția autorităților. Fusese doar o ciocnire între două nuci la fel de tari, între fostul comandant pe „Biruința“, protejat al ministrului, şi secretarul de partid „pe ra-mură“ din minister – confruntarea clasică în România socialistă, între „omul cu sapa“ şi „omul cu mapa“. Romeo Popica, unul dintre membrii comisiei numiți prin ordin de ministrul Anghelescu, considerat unul dintre cei mai buni specialişti în motoare navale din acea vreme, i-a luat apărarea lui Băsescu în privința cheltuielilor suplimentare, care, în cazul unui verdict nefavorabil al expertizei tehnice, ar fi putut să aibă consecințe penale grave.

Alți doi membri ai comsiei, Romeo Posedaru şi Cornel Idu, susțin şi în prezent nevinovăția lui Traian Băsescu. Primul, fost şef al Serviciului de Programare Reparații din NAVROM, spune că asemenea reparații suplimentare justificate se efectuau „mereu“ la navele aflate în voiaj şi că, de fapt, nici „nu era în sarcina lui să se ocupe de reparațiile la nave, dar, fiind reprezentantul nostru acolo, îl sunam şi îl rugam să se ocupe, mai ales cînd era vorba de reparații evaluate mai scump“. Aşa a fost cazul şi cu „Zimnicea“, a cărui reparare a fost negociată însă chiar de către Traian Băsescu, fiind ulterior facturată la o valoare cu peste o treime mai mare față de cea convenită inițial. Posedaru afirmă că, de fapt, acesta a fost reclamat de comandantul Stan pentru că a refuzat să factureze inclusiv un comision de 5% pentru echipaj: „era o practică pe vremea lui Ceauşescu, dar, în unele cazuri, comandanții nu dădeau din banii de comision membrilor echipajului şi, pentru că Băsescu îl ştia pe secretarul de partid, a refuzat clar propunerea lui şi a semnat pentru suma exactă a valorii reparațiilor“. Afirmațiile sînt întărite de Cornel Idu, pe atunci director general Navrom. Acesta mai susține că Traian Băsescu nici măcar nu a fost schimbat din funcție ca urmare a anchetării sale de către comisie şi că s-a reîntors la Anvers. „E o minciună sfruntată, dl Băsescu a fost retrimis la post, unde a stat pînă în luna septembrie 1989, cînd, pentru calitățile sale profesionale, a fost promovat în postul de şef al Inspectoratului Navigației Civile.“ Un tînăr ofițer de marină de atunci, Laurențiu Mironescu, întăreşte acest lucru. El afirma, simultan cu Idu, la începutul anului 2008, într-un demers public menit să apere onoarea profesională a preşedintelui Traian Băsescu, că în luna iulie 1989, în primul său

voiaj pe mare, a ajuns şi la Anvers, unde acesta „s-a întîlnit, ca reprezentant al NAVROM, cu echipajul“. Dar în rapoartele sale de activitate de la Anvers, Băsescu nu menționează nicăieri asemenea „întîlniri de protocol“ cu echipajele navelor în tranzit prin acest mare port, în care se aflau simultan în escală cîteva nave sub pavilion românesc. „Mi-aduc bine aminte că, în luna august, dl Băsescu a venit în concediu de odihnă în România şi la sfîrşitul lunii s-a întors la post“, mai spune fostul ofițer stagiar, care, deşi proaspăt absolvent de Marină, părea să fie foarte la curent tocmai cu agenda reprezentantului NAVROM în marele port de la Marea Nordului.

Trebuie să precizăm că afirmațiile lui Idu şi Mironescu, potrivit cărora Băsescu s-ar fi reîntors la Anvers, nefiind sancționat cu schimbarea din funcție, sînt contrazise chiar de către cel pe care au sărit să-l apere. Reamintim că în finalul raportului său din 25 mai 1989, înaintat lui Anghelescu, arăta: „am fost întotdeauna animat de multă dragoste pentru compania mea, pentru prestigiul şi onoarea NAVROM, şdarț începînd cu 24 mai 1989 am fost schimbat din funcția de reprezentant NAVROM la Anvers şs.n.ț, sub acuzația că am semnat incorect factura de reparații a navei «Zimnicea»“. Acelaşi raport marca şi data rechemării lui în România, căci începea astfel: „subsemnatul Băsescu Traian, raportez: m-am aflat la post în perioada 14 aprilie 1988 şpînăț la 5 mai 1989“. Este foarte posibil însă, aşa cum arată fostul comandant Valentin Stan în cartea sa, ca înalta protecție a contraamiralului Anghelescu să-şi fi făcut încă o dată efectul şi, după ce ecourile reclamației împotriva lui s-au stins, Traian Băsescu să-şi fi reocupat postul. Rațiunile pentru care în 2008, la nouă ani de la cele întîmplate, Idu şi Mironescu au sărit în apărarea lui rămîn însă relevante şi nu sînt greu de urmărit. Reamintim că Băsescu însuşi declarase anterior că „în octombrie 1989 am fost chemat acasă de la post şi numit de către ministrul transporturilor de atunci inspector general al navigației civile“, lăsînd să se înțeleagă că datorită meritelor sale, iar povestea nu putea fi schimbată pe parcurs.

În general, acest om şi-a protejat întotdeauna cu orgoliu reputația profesională şi, cînd i-a fost pusă la îndoială, a găsit mijloace să o apere. Mai ales că, în cazul de față, mijloacele i-au fost la îndemînă: cei doi nu ar fi ezitat să spună orice în apărarea sa. Motive aveau. Cornel Idu, fostul director NAVROM, a

fost inculpat în dosarul „Flota“, pentru înstrăinarea frauduloasă, după 1989, a celei mai mari părți a flotei comerciale româneşti, pe care o gestionase în anii construirii socialismului, dar a fost beneficiarul a două prescrieri, scăpînd de orice răspundere penală. La începutul mandatului de preşedinte al lui Traian Băsescu, era deja unul dintre cei mai bogați operatori de nave, averea sa fiind estimată la 60-65 de milioane de dolari. A fost, pe rînd, beneficiarul unor privatizări controversate din industria navală, cît şi al unor contracte extrem de avantajoase încheiate cu marina militară. Una dintre firmele sale, „Octogon“, a primit contracte de reparații pentru navele „Albatros“, „Mărăşeşti“ şi bricul „Mircea“, care se ridicau la peste 100 miliarde de lei vechi (la nivelul de curs din 2005), reparațiile fiind, după un vechi obicei, suprafacturate, iar lucrările mult tergiversate. Contractele i-au fost atribuite prin încredințare directă de Gheorghe Marin, comandantul flotei militare, protejatul preşedintelui Băsescu, pe care Gheorghe Idu îl anchetase în mai 1989 pentru umflarea cheltuielilor de reparații la nava „Zimnicea“. Celălalt apărător al lui Traian Băsescu, fostul ofițer stagiar Laurențiu Mironescu, cel care declară că era la curent în 1989 inclusiv cu programul concediilor reprezentantului NAVROM la Anvers, este deputat de Constanța al Partidului Democrat Liberal, partidul prezidențial – ceea ce poate explica acuitatea şi clarviziunea cu care poate să reînvie trecutul.

În final, din această poveste de demult toată lumea a avut de cîştigat. Gheorghe Marin, cel atît de darnic cu omul de afaceri Idu, a fost numit de preşedintele Băsescu în fruntea Marelui Stat Major al Armatei, a fost avansat la gradul de amiral şi a devenit, după dezvăluirile din presă deja citate, posesorul unei superbe vile la Eforie Nord. Cum am arătat, Gheorghe Idu, fostul director al NAVROM şi blîndul inchizitor al lui Băsescu din mai 1989, s-a ales cu imunitate în fața legii şi cu mulți bani. Este de presupus că Laurențiu Mironescu şi-a asigurat, datorită puterii sale de clarvăzător, un nou mandat parlamentar. Traian Băsescu s-a ales cu „onoarea reperată“. Cînd însă orgoliul supune şi scrie istoria, cineva pierde întotdeauna: adevărul.

**Culisele istoriei**

Istoria este o casă cu multe ferestre. Unele dintre acestea sînt deschise sau luminate şi nu este greu să priveşti înăuntru. Altele, dimpotrivă – sînt fie în penumbră, acoperite de obloane, sau, pur şi simplu, zidite. Dincolo de acestea din urmă se află o altă față a trecutului, o cameră întunecată; acolo se desfăşoară povestea de alcov a puterii, a secretelor ei şi a celor care, cum ei singuri spun uneori, fac istoria, în vreme ce noi, cei mulți şi mărunți, sîntem considerați personajele scenariului scris acolo, în spatele ferestrelor zidite. Nu este doar o figură de stil şi nici expresia unei obsesii, de altfel deseori întîlnită, prin care tot ceea ce nu se poate explica rămîne confuz şi învăluit într-un aer de mister, primeşte imediat un bilet de intrare sub mantia largă a teoriei conspirației. Căci o bine-cunoscută butadă, atribuită „şcolii KGB-ului", spune că „unii scriu istoria; noi o facem".

În mentalul colectiv, culisele ultimilor ani ai regimului comunist din România poartă pecetea Securității. Atît de puternică a fost (şi este încă) obsesia noastră legată de omniprezența şi omnipotența ei, mai ales în primii ani de după prăbuşirea regimului, încît celelalte verigi ale sistemului au fost minimalizate sau uitate. Iar în ceea ce priveşte activitatea serviciului secret comunist, de cele mai multe ori s-a pus accentul în special pe latura lui de „braț înarmat" al partidului, prin care autoritățile au menținut sub presiune şi control oamenii de rînd. Dar Securitatea trebuie privită şi ca o mare întreprindere – fiind nu doar un consumator, ci şi un producător de venituri. În special în ultima decadă a regimului comunist, instituția s-a implicat activ în acțiuni comerciale şi inclusiv de producție – aceasta din urmă vizînd fie copierea şi adaptarea de tehnologii, fie producța de „tehnică specială" specifică serviciilor secrete, pe care Securitatea o utiliza ea însăşi, dar o şi comercializa cu succes confraților din celelalte servicii secrete din țările Pactului de la Varşovia. Dar nu de aici veneau banii. Pur şi simplu, prin servicii specializate, s-a ajuns, cu binecuvîntarea „înaltelor personalități de partid şi de stat", cum era numit în limbaj securistic cuplul Ceauşescu, şi din dispoziția expresă a fidelului lor executant, ministrul de Interne Tudor Postelnicu, ca Securitatea să controleze practic cea mai mare parte din comerțul exterior al României – de la vînzarea peste hotare a textilelor şi bocancilor pînă la exportul de cherestea, oțel sau ciment, incluzînd, ca „articole de lux", solicitarea de „răscumpărări" pentru saşii şi evreii care doreau să

emigreze, care deveneau astfel subiectul unui comerț cu carne vie. Instituționalizînd practic acest comerț cu carne vie, ofițerii români au pus la punct chiar formulare tipizate, prin care se stabilea valoarea fiecărui om vîndut în funcție de studii, vîrstă şi stare de sănătate.

Operațiunile comerciale ale Securității erau numite, cu un termen generic, „aport valutar special“ şi au luat o asemenea amploare, încît, în primăvara anului 1990, Iulian Vlad, fostul şef al acesteia, mărturisea cu amărăciune: „Multe prejudicii s-au adus muncii de securitate, prestigiului instituției şi chiar bunului renume al țării de către aşa-zisa activitate de aport valutar, pe care o realizau cu prioritate unitățile externe UM 0544 şi UM 0195 şspionajul şi contraspionajul extern – n.n.ț, precum şi UM 0650 din Securitatea internă. În afară de faptul că sumele respective, de cele mai multe ori, reprezentau o cîtime din prețul de vînzare a mărfurilor şi statul oricum le-ar fi încasat în condițiile unor negocieri corecte, ofițerii de Securitate trebuiau să intre în tot felul de combinații cu străinii, nu de puține ori compromițătoare, iar controlul activității lor şi al valutei nu era sigur. Tot atît de rău era şi faptul că unitățile respective fuseseră într-o bună măsură deturnate de la misiunile pentru care au fost create şi care erau utile țării. Cu toate încercările pe care le-am făcut de a scoate din preocupările Securității această sarcină, sau măcar de o reduce substanțial, nu am reuşit. Dimpotrivă, Postelnicu a ridicat-o la rangul de atribuție prioritară, pentru îndeplinirea căreia trebuia să-şi aducă contribuția întregul aparat“.

**Afacerile Securităţii**

Operațiunile AVS, „aport valutar special“, denumire sub care se ascundeau aceste afaceri ale Securității ce atrăgeau comisioanele aferente, produceau mari sume în valută care alimentau conturi secrete, deschise în țară la Banca Română de Comerț Exterior (ulterior, BANCOREX). Conturile alimentate de AVS erau destinate finanțării unor acțiuni externe, economice sau de altă natură ale Securității, precum plantarea unor „dizidenți“ ai regimului sau a aşa-ziselor „fantome“, agenți cu o identitate fabricată. Dar „partea leului“ se vărsa în conturile lui Ceauşescu sau alimenta inves-tițiile megalomane ale acestuia.

În Securitate existau două unități care desfăşurau activități cu caracter exclusiv economic: Întreprinderea de Comerț Exterior „Dunărea“, sub comanda colonelului Constantin Gavril, încadrată în Direcția de Informații Externe şi Serviciul Independent pentru Comerț Exterior, codificat UM 0650, aflat sub comanda colonelului Ştefan Alexandru. La ICE Dunărea lucrau 115 ofițeri, 10 subofițeri şi 12 civili. În cadrul Serviciului Independent pentru Comerț Exterior lucrau 41 de ofițeri, 2 subofițeri şi 2 civili. Sarcinile lor erau de a controla întreprinderile de comerț exterior ale României şi a fi parte în negocierea contractelor acestora cu terții. Pe de altă parte, cadrele fostei Direcții de Informații Externe sau UM 0544 (care în 1989 număra 715 ofițeri, 36 de maiştri militari, 197 de subofițeri şi 111 încadrați ca personal civil) participau ocazional la asemenea operațiuni.

Cea mai mare parte a ofițerilor angrenați în „aportul valutar special“ au lucrat sub acoperiri comerciale în Occident, gestionînd foarte multe dintre afacerile externe ale regimului comunist şi ale Securității. Unul dintre aceştia, Didi Secrieru, care controla o firmă a Securității, ICE ARPIMEX, estima că „aportul valutar special“ care a alimentat conturile lui Ceauşescu însuma „minimum două miliarde de dolari“. El a oferit un exemplu sugestiv privind modul de derulare a acestor operațiuni. Întreprinderea de comerț exterior în care „lucra“ s-a ocupat multă vreme de comercializarea în SUA a bocancilor româneşti, la prețul de 8 USD perechea. Din aceşti bani „doar şapte intrau în contul ICE ARPIMEX şi restul de un dolar lua calea unui cont intermediar“, din care banii erau vărsați în conturile lui Ceauşescu sau ale Securității.

**Rolul lui Teodor Stolojan**

Toate întreprinderile de comerț exterior, ca şi centrala ministerului de resort erau sub controlul Securității şi foloseau aceleaşi practici. Raportarea centralizată către Ceauşescu cu privire la situația „aportului valutar special“ o efectua generalul Ion Moț, şeful UM 0195, contraspionajul extern al Securității. Asistența de specialitate a „aportului valutar special“ era asigurată de un civil specialist din Ministerul Finanțelor, pe care îl chema Teodor Stolojan.

După 1989, ajuns prim-ministru, Stolojan a cooptat sau păstrat în Guvern numeroşi „specialişti“ de la ICE Dunărea şi fostul Serviciu Independent pentru Comerț Exterior. Mai întîi, centrala Ministerului Comerțului Exterior fusese încă din primăvara anului 1990 populată cu foşti securişti. Directorul Direcției Asia şi Extremul Orient era colonelul Talpaş, secondat de maiorul Minculete. La fel se întîmpla la Direcția Africa, unde directorul Grigore şi adjunctul său Bălan erau cadre ale fostei Securități. Direcția Europa nu era condusă direct de securişti, dar numărul lor era mare şi aici, începînd cu fostul locotenent-colonel Culău, pe post de consiler, continuînd cu ofițerii Nica, Mihoc, Berinde şi Fota. Acesta din urmă a fost promovat chiar ministru al Comerțului de către Teodor Stolojan, care probabil îi cunoştea îndeaproape „abilitățile“. Direcția Chimiei din Ministerul Comerțului era condusă la începutul anilor ’90 tot de un ofițer de Securitate, Neogescu, iar de Direcția de Organizare şi Control a Ministerului răspundea fostul cadru al DSS Negulescu.

La conducerile unor întreprinderi de comerț exterior din subordine, precum FRUCTEXPORT, AGROEXPORT, METALIMPORTEXPORT sau TERRA au lucrat în continuare foşti ofițeri de Securitate din aceleaşi structuri destinate „aportului valutar special“ sau foste cadre ale Direcției de Informații Externe, spioni sub acoperire diplomatică, retraşi de la posturi după 1989. Ministerul a fost părăsit în 1990 doar de un singur securist – fostul ministru adjunct Bădiță, care fusese general de securitate; dar generalul Bădiță a fost consolat cu un post în diplomație, fiind numit consilier economic şef al Ambasadei României la Teheran. Nu e un exemplu singular, şi politica a fost continuată. Astfel, în august 1993, un număr de 17 foşti ofițeri ai fostei Securități se aflau la posturi în străinătate, ca ataşați sau consilieri comerciali, alți 11 lucrînd în Centrala Ministerului Comerțului Exterior. Petre Ciobanu, director în Ministerul Afacerilor Externe, Radu Herghelegiu, de la Departamentul pentru Reformă, şi Petru Rareş, director al EXIMBANK, fuseseră, de asemenea, ofițeri DIE.

Din totalul de 156 de ofițeri de la ICE Dunărea şi Serviciul Independent pentru Comerț Exterior al Securității, prea puțini au rămas deoparte, continuînd, practic, să aducă „aport valutar special“, concret spus comisioane, pentru noii lor stăpîni din serviciile secrete sau din structurile puterii care îi proteja, dar şi pentru ei înşişi. Mai puțin vizibilă, această ridicare a lor la o putere şi bogăție

nesperate în timpul regimului comunist, cînd partidul, contrainformațiile interne din structura militarizată a Securității şi Legea 18 a „ilicitului“ îi țineau în frîu, este comparabilă, în acest plan al culiselor istoriei, cu ascensiunea politică a lui Traian Băsescu. Şi fac parte din acelaşi scenariu şi spectacol al tranziției.

Cu excepția saşilor şi evreilor, majoritatea produselor de export care făceau înainte de 1989 obiectul contractelor controlate de Securitate, intrate sub incidența „aportului valutar special“, tranzitau sau uneori aveau ca punct de destinație portul belgian Anvers, încărcate la bordul vaselor NAVROM-ului, asistate aici de reprezentantul companiei, Traian Băsescu. La Anvers, cum e şi firesc datorită anvergurii pe care tranzacțiile comerciale o aveau în acest port, erau prezenți la datorie şi ofițerii de Securitate. Cu atît mai mult cu cît acest mare centru comercial era (şi este) o bine-cunoscută placă turnantă şi pentru un comerț de natură specială, fiind cunoscut drept o piață a aurului, armelor şi diamantelor. România era pe atunci un important exportator de arme în țările din lumea a treia şi poate nu întîmplător la Anvers se afla, în acelaşi timp cu Traian Băsescu, un ofițer cu misiuni speciale în aceste zone, care avea să ajungă în zilele noastre, după cum se va vedea, unul dintre „cadrele de nădejde“ ale Serviciului de Informații Externe.

**Postul de la Anvers şi Securitatea**

Băsescu a negat şi neagă cu vehemență orice raporturi pe care le-ar fi avut cu Securitatea în perioada în care s-a aflat la post în Anvers. În 8 octombrie 2004, declara: „n-am scris rapoarte Securității. Bineînțeles că erau în contact cu mine consulul de acolo, oameni din ambasadă. A fost o mare preocupare pentru că, în acea perioadă, România avea nevoie să-şi întărească ceea ce se numeşte capacitatea de a furniza pe piața americană textile şi oțel“. Adică, aşa cum am arătat, era vorba de operațiuni de comerț exterior de anvergură, aflate sub controlul Securității. Băsescu a fost întrebat în aceeaşi împrejurare dacă în aceste rapoarte trimise în țară de la Anvers a „turnat“ pe cineva. A răspuns: „Exclus. Şi vă asigur că, dacă exista un astfel de document, era în presă demult. Este exclus. N-am făcut aşa ceva. Şi nu-i obligatoriu să fii din categoria celor care-şi turnau colegii. Şi apoi, pe cine să torn la Anvers, că aveam în subordine

belgieni?!“. Ca o paranteză fie spus, în 27 mai 2000, invitat la o emisiune TV, George Pădure, la acea vreme candidat PNL la Primăria Capitalei, a declarat despre Traian Băsescu, contracandidatul său din partea PD la Primăria Capitalei, că, pe vremea cînd era reprezentantul NAVROM-ului la Anvers, a transmis către Securitate note informative referitoare la el. Afirmația nu a fost nici probată, dar nici infirmată. Ulterior, în 2007, informații de presă anunțau audierea unui fost marinar, pe nume Furnică, la Comisia pentru anchetarea motivelor de suspendare a preşedintelui. Acest marinar ar fi vrut să ceară azil politic în Belgia, dar a fost împiedicat de Traian Băsescu, care l-a acuzat la căpitănia portului de un furt comis pe navă, şi ca urmare acesta a fost consemnat la bord. Întrucît subiectul nu avea legătură cu activitatea comisiei, s-a renunțat la audiere.

Activitatea lui Traian Băsescu la Anvers a făcut atît subiectul unor discuții interne în Partidul Democrat, cît şi al dezbaterilor electorale pentru alegerile prezidențiale. În 1997, după izbucnirea scandalului „Lista lui Severin“, conducerea partidului a convocat o reuniune restrînsă, la vîrf, în care s-a pus problema colaborării cu Securitatea a liderilor democrați. Preşedintele Petre Roman lipsea, fiind plecat din țară, dar vicepreşedintele Bogdan Niculescu Duvăz şi-a rugat colegii să-şi spună punctul de vedere. Cu acel prilej, Traian Băsescu le-ar fi mărturisit colegilor „ştiți, eu am o problemă, am lucrat cu ăştia şSecuritatea – n.r.ț, am fost obligat, dar nu am făcut poliție politică“. Fostul vicepreşedinte PD Duvăz a declarat presei că, în opinia sa, Traian Băsescu „nu putea să fie la Anvers fără să aibă un gir, ca să nu zic mai mult, al Securității de atunci. Problema în acest subiect este că nu se poate face un raport clar între obligațiile sale de serviciu şi cît anume l-a ajutat colaborarea cu Securitatea în meserie pe Traian Băsescu“. Subiectul a fost reluat ca temă electo-ralã în campania pentru alegerile prezidențiale din 2004, într-o emisiune difuzată pe postul național de televiziune din 8 decembrie 2004, cînd acesta a fost întrebat de Adrian Năstase, contracandidatul său la Preşedinție, ce a făcut în perioada în care a lucrat la Anvers. Băsescu a răspuns: „La Anvers eu mi-am servit țara. Toată cariera este legată de servit țara, acolo unde a trebuit să mi-o servesc: la bordul navelor, în zone de război, în incendii, în furtună. Am adus acasă țițeiul de care avea nevoie țara [...]. Mi-am servit-o şi la post, la Anvers, unde i-am făcut prima legătura port-conteiner între Constanța şi Statele Unite pe nave româneşti“. Pe 7 februarie

2005, cu prilejul unei depoziții în instanță, el nu a negat însă că ar fi fost instruit de Securitate în prealabil, înainte de plecarea la post: „am lucrat trei ani în Belgia şi ar fi o copilărie să nu recunosc că mi se făcea instructaj“. În rest, afirma el, a fost vorba doar de rapoarte de serviciu, trimise la sediul NAVROM, de unde erau luate de Securitate „şi fiecare departament se folosea de informații cum credea de cuviință“. Afirmația a fost reluată şi într-o intervenție telefonică în direct, la o emisiune televizată: „am lucrat la Anvers, îmi trimiteam obligatoriu în mod lunar rapoartele la compania de navigație. Sînt convins că au făcut interesul organelor de Securitate, măcar parte din ele“. Traian Băsescu avea dreptate – date privind activitatea sa de la Anvers se regăsesc în arhivele Direcției de Informații Externe a Securității.

**Declaraţiile lui Cătălin Harnagea, fost director al SIE**

În 22 august 2006, Cătălin Harnagea, fost director al SIE, declara într-un interviu la postul de radio BBC că a văzut rapoarte în care figura numele său: „rapoarte asupra funcționării Agenției de la Anvers, da, am văzut. [...] Figura numele lui, nu figura un raport dat de el“. Întrebat de ziarişti dacă rapoartele lui Traian Băsescu puteau ajunge la Securitate, amiralul Anghelescu, fostul său protector, care îi semnase numirea în post la Anvers, a răspuns laconic: „era posibil să ajungă şi acolo“.

A avut Traian Băsescu legături cu această lume a culiselor istoriei? În interviul citat mai sus, Harnagea afirma că nu ştie de existența vreunui dosar personal pe numele Traian Băsescu în arhivele Serviciului de spionaj comunist: „nu poate să existe un dosar pe numele cuiva decît dacă persoana respectivă este sau un ofițer, şi atunci el trebuie să raporteze din cînd în cînd centralei, sau colaborator, sau altceva, sau este o acțiune deschisă pe spațiul respectiv, şi atunci este solicitat ca persoană de sprijin cineva, şi acel cineva trebuie să dea nişte rapoarte“. Harnagea nu are cunoştință nici de existența vreunui proces verbal de distrugere a unui asemenea dosar, care „ar fi fost normal să se păstreze. Cînd se distrugea, erau foarte precişi. Trebuia să existe o dovadă că a distrus dosarul X, Y şi Z, ca să nu fie niciodată tras la răspundere că nu l-ar fi distrus. Exista o precizie în inventariere foarte, foarte exactă“. Şi generalul de Securitate Ion Mihai Pacepa excludea, într-un interviu, posibilitatea unei

subordonări sau a legăturilor între Agenția NAVROM de la Anvers şi Securitatea internă din România. Dar tot el menționa o relație de subordonare față de Direcția de Informații Externe şi Direcția de Informații a Armatei, în baza unui decret din 1973. Documentul ar fi autorizat NAVROM, susține Pacepa, să transporte „curier diplomatic secret“, adică echipamente militare occidentale supuse embargoului. Aranjamentele, preciza el, erau făcute chiar de şefii agențiilor NAVROM şi căpitanii de nave. Iar Traian Băsescu a avut şi are pînă astăzi, cum se va vedea, legături bune cu „diplomații“ sub acoperire de la Bruxelles. Probabil, pe această filieră au ajuns în arhivele DIE informațiile pomenite de Harnagea cu privire la activitatea sa la Anvers. Iar dacă nu s-a găsit un dosar al spionajului Securității pe numele său, nu s-a făcut publică nici o afirmație similară în legătură cu arhivele privind cadrele şi colaboratorii Direcției de Informații a Armatei din ultimii ani ai socialismului, în afara unei informații răzlețe de presă. Aceasta, citînd surse socotite „demne de crezare“, arată că în 1989, după sinuciderea ministrului Apărării, generalul Milea (fost comandant al tatălui preşedintelui la Regimentul 18 tancuri din Basarabi), în biroul lui s-ar fi găsit o notă prin care se solicita pentru ofițerul acoperit Băsescu Traian, cu gradul de căpitan MApN), aprobarea de trecere în structurile de spionaj ale Securității.

Publicăm, în acest număr al revistei, ultimul fragment din cele şapte oferite în exclusivitate revistei noastre de către Marius Oprea. În acest episod, biografia lui Traian Băsescu ajunge la momentul Revoluției din decembrie 1989. Cartea va merge mai departe, pînă în 2002, cînd actualul şef al statului devine preşedinte al Partidului Democrat. Acest ultim fragment încredințat Observatorului cultural prezintă „careul de aşi“ al Securității care îl înconjura pe Traian Băsescu la Anvers. Aflăm, de asemenea, că pe Traian Băsescu evenimentele din decembrie 1989 l-au prins „la datorie“.

Vă reamintim că volumul Ascensiunea lui Traian Băsescu va apărea în toamna acestui an la Editura Polirom; manuscrisul este finalizat, cu tot cu note de subsol, urmează pregătirea pentru tipar. În momentul apariției, revista Observator cultural va reveni la carte organizînd o dezbatere despre conținutul şi semnificația acestei apariții editoriale.

Un posibil răspuns privind asocierea sa la activități care au depăşit statutul de şef de agenție NAVROM la Anvers îl oferă chiar Traian Băsescu. La punctul 13 din raportul de activitate pe care l-a înaintat în 25 mai 1989 contraamiralului Anghelescu, după rechemarea de la Anvers, acesta afirma: „curent, am sprijinit autocamioanele româneşti staționate în Anvers în a-şi rezolva problemele pe teritoriul belgian sau olandez, iar cînd a fost nevoie, am organizat transportarea mărfurilor româneşti şi pe calea ferată". Practic, Traian Băsescu acționase, după propria mărturie, ca un ataşat comercial, depăşindu-şi cu mult atribuțiile de reprezentant NAVROM; aceasta, în situația în care el nu acționa în acest fel pentru că aşa îi cerea fişa postului.

În toiul dezvăluirilor legate de natura activității sale la Anvers, în presă au apărut tot felul de informații neconfirmate, cum ar fi aceea că, pe cînd era căpitan de vas, nu a fost străin de transporturi de arme către țările arabe sau declarații sub protecția anonimatului, precum „confesiunile" unui fost ofițer al Direcției de Informații Externe, care susținea că s-a ocupat de zona Europa, în perioada în care Băsescu s-a aflat la Anvers. Acesta a declarat că printre atribuțiile reprezentantului NAVROM „nu se aflau şi responsabilități legate de transportul rutier sau feroviar şi, prin urmare, dacă s-a ocupat şi de acestea, înseamnă că a fost ofițer acoperit al serviciilor secrete ale armatei române, care, în acea perioadă, s-au ocupat de activitățile economice şi de transporturile în Europa". Ofițerul a indicat o anume firmă olandeză, Foster, care nu ar fi străină de aceste acțiuni ale lui Traian Băsescu. Fostul său şef şi protector, amiralul Gheorghe Anghelescu, spune că Băsescu avea atribuții exclusiv în domeniul transportului naval: „în calitate de reprezentant al NAVROM la Anvers, trebuia să se ocupe exclusiv de transportul naval, de asistența navelor, de marfă şi nu era trimis pentru probleme auto sau alte instalații care transportau. Noi acolo l-am trimis pentru o funcție precisă, legată de flota românească". Deocamdată, povestea transporturilor care tranzitau pe uscat Europa în acea vreme, asistate de comandantul de navă Traian Băsescu, rămîne închisă în acea cameră fără ferestre a istoriei, în întunericul culiselor ei.

**Careul de aşi**

Deşi, după cum am văzut, a negat categoric că ar fi avut relații cu Securitatea cînd s-a aflat în poziția de şef al Agenției NAVROM la Anvers, coincidență sau nu, patru dintre ofițerii români care lucrau în spionaj au avut în aceeaşi perioadă cu el misiuni în Belgia: Silvian Ionescu, Marin Antonescu, Virgil Stanciu şi Adrian Isac l-au cunoscut bine după 1989 pe Traian Băsescu. Uneori, chiar foarte bine. E drept, formal acesta are dreptate – căci nici unul dintre ofițeri nu se putea legitima ca atare nu numai în fața lui, ci în nici o împrejurare în afara serviciului. Înainte de 1989, legăturile Securității în această zonă de un deosebit interes operativ pentru operațiunile aflate sub controlul serviciilor secrete comuniste din România erau acoperite cum se cuvine, şi prezența celor patru ilustrează pe deplin acest lucru. Cu toată apartenența la fosta Securitate, carierele lor după căderea regimului comunist nu au intrat în declin; am putea spune că, dimpotrivă, sînt exemplare din punct de vedere al reuşitei socio-profesionale şi chiar politice. Ca şi Traian Băsescu, aşa cum se spune, ei „au reuşit în viață".

**Silvian Ionescu şi „munca informativă" în vestul Europei**

Silvian Ionescu, primul în ordinea funcției deținute atunci, este chiar un apropiat al actualului preşedinte, ei acordîndu-şi reciproc, după 1989, sprijin în ascensiunea politică. S-a născut la 1 septembrie 1951, în Constanța. A intrat în Securitate în anul 1974, după absolvirea Academiei de Studii Economice, Facultatea de Comerț Exterior din Bucureşti. Între 1979-1983, s-a aflat în misiune permanentă în Portugalia. Ulterior a avut mai multe deplasări în străinătate, în misiuni speciale. În 1985 a devenit şef de serviciu în Direcția I din cadrul Centrului de Informații Externe, care avea drept atribuții principale spionarea țărilor membre NATO şi urmărirea informativă a disidenților români stabiliți în străinătate, post pe care l-a deținut pînă în decembrie 1989. În aprecieri de serviciu din perioada în care a lucrat în Securitate, se afirmă că „a încălcat normele muncii", avînd relații neoficiale cu cetățeni străini, deconspirări, raportări şi chiar deconturi false. A fost trecut în rezervă la data de 31 martie 1990, cu gradul de căpitan, de la C-510, unitatea de contraspionaj din cadrul Serviciului de Informații Externe (fosta unitate 0195 din cadrul DIE, cea a

generalului Moț, care „centralizase“ operațiunile de „aport valutar special“). A obținut certificat de revoluționar şi beneficiază de drepturile prevăzute de lege. De la începutul anului 1990, a intrat în politică, fiind unul dintre membrii fondatori ai Frontului Salvării Naționale ca partid. A făcut parte din primul Colegiu Director, fiind secretar executiv organizatoric, iar după scindarea FSN a ocupat funcții similare în Partidul Democrat. În anul 2000 a făcut parte din echipa de consilieri generali ai lui Traian Băsescu pentru primăria Capitalei, din care a demisionat în 2002, în urma publicării rezultatelor anchetei Corpului de Control al prim-ministrului, referitoare la afacerile pe care consilierii locali (între care şi el) le făceau cu Primăria Municipiului Bucureşti. Suspiciunile privind implicarea sa în acte de corupție sînt mai vechi. Într-un raport înaintat Consiliului Național de Acțiune împotriva Corupției şi a Crimei Organizate, în 1998, se arăta că „dispune de o situație materială deosebită, deține mai multe apartamente în Bucureşti, o vilă la Mogoşoaia, mai multe autoturisme“. De atunci încoace şi pînă astăzi, situația lui materială s-a îmbunătățit simțitor.

După succesul în alegeri al Alianței Dreptate şi Adevăr, în 9 ianuarie 2005, Silvian Ionescu a fost numit prefect al Capitalei, dar în 14 ianuarie a demisionat din funcție, în urma unor afirmații publice ale preşedintelui Traian Băsescu, care a spus, într-o emisiune televizată, că este „dezamăgit“ de numirea pe care PD a făcut-o pentru prefectura Capitalei, din cauza trecutului lui Silvian Ionescu, deşi, într-un mod cu totul ciudat, cunoscîndu-i acest trecut, l-a plasat totuşi pe lista sa de consilieri la Primăria Capitalei. De altfel, trecutul şi dezamăgirea prezidențială nu l-au împiedicat pe Silvian Ionescu să ocupe în continuare funcția de membru în Biroul Permanent al PD, secretar executiv al PD, preşedinte al Organizației PD Sector 3 şi, în compensație pentru pierderea prefecturii, să fie propus de către democrați în funcția mult mai avantajoasă de Comisar General al Gărzii de Mediu, pe care a ocupat-o din 8 aprilie 2005 pînă la retragerea partidului său de la guvernare.

Silvian Ionescu se numără printre acele persoane rare care vorbesc despre sine la persoana a III-a singular. Intrat în vizorul presei, a descris în mai multe rînduri tipul de activitate pe care o avea înainte de 1989: „şSilvian Ionescuț nu a avut niciodată, dar niciodată, relații decît la nivel foarte înalt cu organele interne

de Securitate. Sarcina pe care am avut-o a fost aceea de a face spionaj“. A recunoscut că, într-adevăr, avea în subordine „munca informativă“ în vestul Europei, inclusiv în Belgia. Silvian Ionescu a detaliat public natura atribuțiilor sale de serviciu în această țară, arătînd că deținea evidența agenților acoperiți şi conducea munca de spionaj. Băsescu nu se număra, afirmă el, printre agenții acoperiți, dar în calitatea sa ştia „că acolo exista un cetățean Traian Băsescu la NAVROM, la Anvers“. Deşi Silvian Ionescu a insistat că l-a cunoscut pe Băsescu doar în 1993 şi că acesta nu a lucrat şi nu a colaborat cu Securitatea, nu a putut explica cum de îşi mai aminteşte de fostul şef al NAVROM de la Anvers, în condițiile în care nu era subordonatul său. Adevărat sau nu, ce se cuvine remarcat este că Silvian Ionescu, ofițer de Securitate, apărut brusc în conducerea FSN-ului, a urmat pas cu pas traseul politic al lui Traian Băsescu. Spre cinstea sa, nu şi-a ascuns niciodată calitatea de ofițer de securitate, nici măcar față de opozanții politici: „cu bună ştiință, domnul Diaconescu a venit la Silvian Ionescu, ştiind cine sînt, şi a luat de la mine semnătura pentru tipărirea primului număr al primului ziar şDreptateaț“. Întrebat însă de ce tocmai un fost securist aviza apariția unei publicații democratice, Ionescu a încheiat discuția scurt: „asta cu democrația o mai discutăm“.

**Marin Antonescu nu priveşte cu îngrijorare spre ziua de mîine**

Dacă Silvian Ionescu era cel care coordona, ca şef de serviciu, spionajul în Belgia, cel de-al doilea securist care se afla înainte de 1989 cu misiune la Bruxelles, Marin Antonescu, era practic şeful sub acoperire al rezidenței Securității de aici. El nu a ascuns că l-a întîlnit direct pe Traian Băsescu în perioada în care acesta se afla în post la Anvers. Dar Antonescu lucra pe atunci sub acoperire diplomatică, fiind consul la Bruxelles, iar Băsescu l-a cunoscut în această calitate. S-a născut la 25 martie 1953, în comuna Lungulețu, județul Dîmbovița; a absolvit în 1975 Şcoala de ofițeri de la Băneasa şi, după „moda“ vremii la securişti, doi ani mai tîrziu, Dreptul. Pînă la 1 iunie 1985, cînd Marin Antonescu a fost transferat să lucreze în spionaj, a fost ofițer operativ la Inspectoratul de Securitate din județul natal, lucrînd, cum declara, „la Antiterorism“ – dar Consiliul Național de Studiere a Arhivelor Securității a constatat că acțiunile sale au fost de poliție politică. Singura sa misiune în

străinătate a fost cea din Belgia, de unde a fost rechemat după 1989, iar în 30 septembrie 1990 a trecut în rezervă la cerere. Antonescu a fost şi el, după 1989, contaminat cu microbul politicii, dar, spre deosebire de fostul său coleg Silvian Ionescu, la scindarea Frontului Salvării Naționale a ales tabăra lui Iliescu, alegere care l-a recompensat în 1993 cu funcția de prefect de Dîmbovița. După alegerile din 1996, a trecut la Partidul Democrat. În legătură cu acest pas, Petre Roman a susținut public că fostul ofițer de securitate sub acoperire diplomatică a încercat cu mult mai devreme să se înscrie în PD, avînd susținerea lui Traian Băsescu, care i-l descria drept „superiorul pe linie profesională la Anvers", „un om serios şi profesionist", „un om cu care se poate colabora".

În replică la aceste afirmații, Băsescu a declarat că „memoria îi joacă feste fostului prim-ministru Roman". Dar să ne întoarcem la Marin Antonescu, ofițer de securitate şi consul la Bruxelles, astăzi, de altfel, şi el un om de afaceri şi avocat de succes, care nu priveşte, din punct de vedere material, cu îngrijorare spre ziua de mîine. El declara despre relațiile sale cu Traian Băsescu, din perioada în care acesta lucra la Anvers, că amîndoi au fost acolo, „ca să zic aşa, contemporani": „ne întîlneam frecvent şi profesional, pe linie consulară, dar şi ca şi colegi, ca români în Belgia". Nu a primit informații de la Băsescu şi nici nu aveau relații de subordonare: „n-aveam cum să fiu superiorul lui, de vreme ce eu lucram la ambasadă, iar el la NAVROM. Avea superiorii lui, pe linie de NAVROM [...]. N-am avut niciodată cunoştință, nici direct, nici indirect, prin colegii mei, care ar fi putut să mă lase să înțeleg lucrul ăsta, că Băsescu a avut sarcini informativ-operative la Anvers [...]. L-am cunoscut cînd am avut nişte incidente legate de carnetele unor marinari care plecau pe mare şi pînă la întoarcere le expira viza. Cel care le-a prelungit vizele, în calitate de consul, eram eu. A venit cu sacoşa de carnete de marinari şi cu tabelul aferent. Eu am spus că vin eu la Anvers. Ne-am dus pe vas, am mîncat o friptură, am pus vizele". Antonescu susține că probabil Traian Băsescu îl bănuia că e securist: „e băiat deştept şi cred că i-a trecut prin cap [...]. La data respectivă, nu prea mai era nici unul prin consulate sau ambasade care nu era. Dar dacă el ar fi fost sub acoperire, eu aş fi ştiut. Dacă o fi avut altă treabă pe care n-o ştiu eu, treaba lui. Dar eu, din cîte ştiu, n-a avut". După 1989, a păstrat relațiile cu Traian Băsescu: „ne-am mai întîlnit de două ori. Aici, a venit o dată pe la mine, nu mai ştiu să vă spun cînd.

Am fost o dată la munte, la o cabană, la Lespezi, şi încă o dată tot la munte, la o altă cabană, la Coroabele. Prima dată, două zile, şi a doua oară, o zi". Dar de cînd Traian Băsescu a fost ales preşedinte, „nu m-am mai întîlnit şi nici nu doresc să mă întîlnesc cu el. Are treabă omul... Nu vreau să-i intersectez programul". Marin Antonescu a fost ales, după trecerea la Partidul Democrat, vicepreşedinte al Organizației Dîmbovița şi consilier județean pe listele PD. În finalul dialogului cu un reporter, din care am spicuit mai sus, a fost întrebat: „Dacă ar fi fost subordonatul dumneavoastră, ați fi recunoscut?". „Probabil că n-aş fi recunoscut", a răspuns el.

Antonescu, fostul şef al rezidenței Securității în Belgia, afirma în acelaşi interviu din care am citat mai sus: „noi eram trei inşi acolo. Datorită funcției consulare, el avea treabă cu noi". Întîmplător sau nu, ceilalți doi l-au reîntîlnit şi ei pe Traian Băsescu după 1989.

**Vasile Stanciu, trecut în rezervă în 2006**

Al treilea ofițer cu misiune în Belgia, Vasile Stanciu, născut la 5 martie 1953, la Schitu, în județul Giurgiu, avea în acei ani „acoperirea" de consilier I al Ambasadei Republicii Socialiste România la Bruxelles şi gradul de locotenent-colonel de securitate. Ca o ironie a sorții, după 1989, cînd a fost „cooptat" în Serviciul Român de Informații, a avansat pînă la funcția de şef de „unitate specială", în spatele acestei denumiri ascunzîndu-se faptul că el coordona ofițerii acoperiți ai serviciului.

După cum s-a afirmat, Băsescu l-a recunoscut la o întîlnire cu cadrele de conducere ale SRI, care a urmat instalării sale ca preşedinte al României. Cu acea ocazie, le-a spus celor prezenți că, dacă cineva doreşte să afle mai multe despre el, să-l întrebe pe colonelul Stanciu, pe care îl văzuse în sală. Îl cunoştea pe acesta cu gradul său vechi, neştiind că Stanciu fusese înaintat general de către Ion Iliescu, în 2003. Mai tîrziu, poate tocmai această confidență a preşedintelui a pus capăt carierei ofițerului. Pe 5 septembrie 2006, la emisiunea „Sinteza zilei", ziaristul Ion Cristoiu a prezentat un document potrivit căruia Vasile Stanciu ar fi fost ofițer sub acoperire la Bruxelles, unde era, posibil, legătura lui Traian Băsescu. Preşedintele a intervenit în direct în emisiune prin telefon şi a spus că „Stanciu lucra la Bruxelles, la ambasadă, era consilier al

ambasadei, un civil, cu care nu am avut legături, decît că ştiam din cînd în cînd personalul ambasadei“. În data de 2 octombrie 2006, la o lună de la izbucnirea acestui scandal, preşedintele Traian Băsescu l-a trecut în rezervă pe generalul SRI Vasile Stanciu. După trecerea în rezervă, fostul general s-a lansat în genul de afaceri pe care îl cunoaşte cel mai bine: alături de Radu Timofte, fostul director al Serviciului Român de Informații, al cărui apropiat a fost, a înființat firma SC Omega Investigații SRL.

**Adrian Isac – din Angola în Belgia**

Adrian Isac, cel de-al patrulea personaj din „careul de aşi“ al Securității în Belgia s-a născut la 3 septembrie 1950. A lucrat în spionajul României socialiste în mai multe posturi, sub acoperire diplomatică. Pînă în 1989, a fost, rînd pe rînd, secretar II la Tokio (funcție ocupată din 3 februarie 1986), după care au urmat numiri în zone fierbinți: consul în Liban şi în Angola. A avut „misiuni“ şi în Franța, iar între 1987 şi 1989, în Belgia. După cum se ştie, în Angola, unde se aflase „la post“, acționau atunci aşa-zişi „consilieri“, în special cubanezi, est-germani şi români, care, sub bagheta sovieticilor, urmăreau comunizarea sudului Africii, contribuind cu un substanțial sprijin în oameni şi tehnică militară la alimentarea conflictului din zonă. O parte din producția de armament produsă în RSR se „consuma“ în Angola, astfel că este foarte probabil ca prezența lui Adrian Isac în Belgia şi la Anvers să fie legată de transporturile de armament cu această destinație, dar şi către alte țări ale „lumii a treia“, principalele „beneficiare“ ale exporturilor „speciale“ ale României în acea vreme. După 1989, Adrian Isac a rămas în structurile Serviciului de Informații Externe, unde a promovat la gradul de general şi a ajuns să vadă din nou Japonia, vreme de trei ani (între 17 mai 1990 şi 15 decembrie 1993), tot sub acoperire diplomatică.

Preşedintele Traian Băsescu l-a însărcinat pe fostul spion român în Belgia cu organizarea eliberării ostaticilor români răpiți în 2005 în Irak. La începutul lunii aprilie 2006, Ovidiu Ohanesian a relatat o discuție pe care a avut-o cu preşedintele Traian Băsescu, referitoare la împrejurările eliberării ziariştilor răpiți. „L-am întrebat pe preşedinte de ce l-a trimis să ne elibereze tocmai pe generalul Isac Adrian. Mai puteam eu să scriu despre abuzurile Serviciului de

Informații Externe? Înainte de răpire, îl urecheasem zdravăn pe Isac în articolele mele ş...ț. N-aveam de unde să ştiu de prietenia veche şi trainică de la Anvers (înainte de 1989) dintre Isac Adrian (fost DIE), Silvian Ionescu (asemenea) şi Traian Băsescu ş...ț. «Este normal, Ovidiu. Şi noi avem spionii noştri la ei, şi ei la noi», mi-a spus el. Am rămas stupefiat de atîta sinceritate. Întîmplător sau nu, generalul SIE, şeful departamentului neproliferare, Isac Adrian, a fost ales pentru a coordona misiunea. Nu înțelegeam nici în ruptul capului cum de l-au trimis tocmai pe el să se ocupe de caz. Acum am înțeles. Cu numai două luni în urmă îl mîngîiasem într-un articol în care semnalam abuzuri grave şi chiar înaltă trădare. «Domnu' Ohanesian, a citit şi mama, dom'le», spunea el, pe un ton mieros. Acum ştim că Isac Adrian l-a însoțit, împreună cu Silvian Ionescu (agenți DIE), pe Traian Băsescu la Agenția României de la Anvers, în perioada 1987-1989. Au fost şi au rămas buni prieteni de familie şi de afaceri, cei doi fiind recompensați imediat după ce Băsescu a ajuns preşedinte". După cum arată Ovidiu Ohanesian, generalul Adrian Isac a ocupat, pe rînd, funcția de şef al contrainformațiilor din Serviciul de Informații Externe (la comanda căruia se aflase înainte de 1989 generalul Moț, cel care coordona activitățile de „aport valutar special"), apoi a trecut la Antiterorism şi Neproliferare, ajungînd în cele din urmă coordonatorul Direcției Generale de Informații.

Se pare că aceste dezvăluiri legate de trecut nu i-au picat bine preşedintelui Băsescu. După o „vizită de lucru" la SIE a acestuia, în 12 iulie 2008, generalul a fost trecut, probabil ca prim pas spre pensionare, pe „linie moartă": a fost numit şef al Direcției de Cifru şi tehnică operativă. Măcar nu a avut soarta fostului său camarad de la Bruxelles, generalul SRI Vasile Stanciu.

**Tăcerea foştilor securişti**

Fiecare dintre cei patru, inclusiv Silvian Ionescu, demisionat la ordin din funcția de prefect al Capitalei, în care nici măcar n-a apucat să fie învestit, a avut surpriza să constate că devine, la un moment dat, țap ispăşitor pentru afirmațiile din presă cu privire la relațiile dintre Traian Băsescu şi Securitate. Dar nici unul dintre ei nu a scos un cuvînt în plus despre ceea ce s-a întîmplat în vremea în

care acesta s-a aflat la post în Belgia, la Anvers. Fără îndoială, ascensiunea în fruntea statului şi, implicit, metamorfozarea lui în „comandant suprem“, pe lîngă rigorile specifice „breslei“, atîrnă şi ele greu în balanța care înclină spre tăcerea de aur. „În mod normal, Traian Băsescu ar trebui chemat la audieri. Însă, acum el este preşedinte şi nu ştiu în ce măsură vreun fost ofițer de Securitate va mai avea curajul să vorbească de trecutul lui Traian Băsescu“, sintetiza faptul în sine, într-o declarație din 13 decembrie 2005, Mircea Dinescu, membru al Consiliului Național pentru Studierea Arhivelor Securității.

Dar puținul care s-a spus rămîne. În procesul intentat lui Mugur Ciuvică, în care s-a constituit parte vătămată de afirmațiile acestuia privind colaborarea sa cu Securitatea (proces pe care, cum se ştie, l-a cîştigat după ce a ajuns preşedinte al României), Traian Băsescu declara în fața instanței, la 17 martie 2004: „nu am avut legături cu persoane ce făceau parte din Securitate [...]. De altfel, niciodată nu am fost contactat de un astfel de reprezentant [s.n.]“. Ulterior, în numeroase alte intervenții publice (30 septembrie 2004, 1 iunie 2004, 3 iunie 2004,

30 septembrie 2004, 8 octombrie 2004,

7 februarie 2005, 13 decembrie 2005, 19 iunie 2006, 5 septembrie 2006 ş.a.m.d.), a revenit asupra a ceea ce spusese în sala de judecată, sub prestare de jurămînt, arătînd că, de fapt, activitatea sa de dinainte de 1989 reclama contacte cu ofițerii de Securitate. Probabil, declarația făcută în instanță la data de 17 martie 2004, în care spunea că nu a avut legături cu persoane ce făceau parte din Securitate, a făcut-o chiar cu gîndul la cei patru spioni acoperiți de la Bruxelles. Față de el, aceştia au fost (şi au rămas) diplomați.

**Furtuna**

Traian Băsescu avea, la Revoluție, 38 de ani. El nu este, cum îl ştim, omul care să se sperie foarte uşor. Cu atît mai puțin îl speria, spre sfîrşitul anului 1989, perspectiva zilei de mîine, deşi pentru cei mai mulți dintre români lucrurile nu stăteau la fel. Pe atunci, alimentele erau cartelate în marea majoritate, cu excepția tonelor de creveți care asaltaseră literalmente toate magazinele

alimentare din România, aduşi de vapoarele NAVROM-ului din Vietnam, în schimbul tractoarelor şi autocamioanelor. Pe o cartelă lunară se puteau obține următoarele: 0,5 kg carne de porc cu os şi grăsime (dar şi aceea de negăsit), 600 de grame de mezeluri, o jumătate de pachet de unt (125 grame), 0,7 litri de ulei, 1 kilogram de zahăr, o pungă de pui (de fapt, doi pui pentru toată familia, pentru că puii din anii socialismului încăpeau cîte doi într-o pungă). Cu excepția Bucureştiului, pîinea a fost şi ea cartelată la oraşe şi sate, iar în Gara de Nord se puteau vedea scene dramatice, în care țărani cu sacoşe făcute din saci de rafie, îndesate cu pîini, erau fugăriți şi bătuți de Miliție, care le confisca pîinile. După cum declara unul dintre consilierii săi, înainte de a se decide, din rațiuni mai degrabă de imagine decît din convingere, să condamne comunismul drept „criminal şi imoral“, nu avea motive să se răfuiască în vreun fel cu trecutul – nu vedea pentru ce să o facă, spunea, atîta vreme cît a dus-o bine şi, ca el, mulți alții: avea peste 300 de casete video, o situație bună, o slujbă bine plătită, bani să-i ajungă...

În mai multe rînduri, situația privilegiată de care se bucura atunci, în raport cu tristețea românului de rînd, a răbufnit în declarații publice pline de automulțumire. Una le sintetizează pe toate: „sînt un om pe care l-a găsit revoluția cu propriul lui apartament de patru camere şi cu un Audi 80. Deci n-am intrat sărac în democrație“. Şi, după cum tot el a mai spus, cu un milion de lei la CEC. Întrebat, în mod firesc, de reporter „şi de ce nu ați rămas să faceți bani în continuare?“, a răspuns adăugîndu-şi o nouă pagină în palmaresul biografic: „Revoluția m-a prins într-o situație extrem de incitantă pentru mine. În octombrie 1989, am fost chemat acasă de la post şde la Anvers – n.n.ț şi numit de către ministrul transporturilor de atunci inspector general al navigației civile. Era o funcție foarte mare, cu rang de director general în Ministerul Transporturilor. În septembrie s-a scufundat pe Dunăre nava «Mogoşoaia», şaccidentț în care au murit 208 pasageri, în urma unei coliziuni cu o navă bulgărească. După acel accident fusese destituită toată conducerea Ministerului Transporturilor pe departamentul naval şi au fost căutați oameni noi, care să nu fie contestați, fiindcă dosarul îl aproba cabinetul 2, Elena Ceauşescu“. Deci, profesia înainte de toate.

Revoluția din decembrie 1989 l-a prins, cum se putea altfel, la datorie. Pe 6 septembrie 2006, intervenind telefonic în direct într-o dezbatere televizată („Ştirea zilei“, de la Antena 3), după un obicei propriu, declara: „văd că există o mare frământare, ce am făcut eu la Revoluție – şi ne întoarcem şi la alte frământări, dacă doriți. La Revoluție am aflat, dacă vreți – cred că era pe 21, eu nu am exact memoria evenimentelor –, ştiu că pe un telex, fiind la Inspectoratul Navigației Civile în Portul Constanța, la sediu, am început să primim informații că este o revoltă la Timişoara. În acel moment, am ordonat tuturor structurilor Inspectoratului să intre în ture consolidate. Asta înseamnă şcăț toate căpităniile de porturi din România, Inspectoratul însuşi, au rămas în stare de serviciu consolidat. Lucrurile acestea se fac la furtună, la orice alte evenimente şmajoreț. Pe urmă, au apărut evenimentele din Bucureşti. Le-am văzut la televizor şi am rămas în biroul meu de la etajul 7 din clădirea NAVROMAR timp de trei zile şi trei nopți consecutiv“.

În stare de alertă, pregătit să apere Republica Socialistă România, căpitanul de cursă lungă Traian Băsescu a făcut față şi acestei furtuni de trei zile şi trei nopți, sfîrşind la capătul ei, ca atîția alți reprezentanți din teritoriu ai aparatului de stat, prin a apăra Revoluția.